

5° Incontro tematico
L'impatto della Gronda sulle abitazioni e l'impegno del Comune verso i cittadini

Sabato 18 aprile 2009, ore 10:00-12:00
presso il teatro Modena, piazza Modena 3, Sampierdarena

Bobbio: Benvenuti a quest'ultimo incontro tematico organizzato dalla Commissione che verterà sul problema che è quello più grosso e spinoso: il problema delle case. Questo è l'ultimo incontro tematico, vi diamo appuntamento all'incontro finale del dibattito che si svolgerà il 29 aprile dove noi esporremo quelli che sono, secondo noi, i risultati del dibattito. Vi ricordo che noi non dobbiamo prendere posizione, ma che presenteremo tutti gli argomenti che sono emersi durante il dibattito. Nei 15 giorni successivi presenteremo una relazione scritta che farà il quadro di quanto successo, poi Autostrade farà la sua proposta entro il 30 maggio che verrà in seguito valutata dagli enti locali. Dico questo per dire che siamo molto dispiaciuti per il fatto che sia uscito un articolo che diceva che tre alternative sono già state escluse: non è la prima volta che un giornale dice che si sta puntando su questo o quel tracciato, ma tutte le alternative sono al momento aperte.

A questo punto io darei la parola al sindaco di Genova Marta Vincenzi che presenterà le linee che il Comune sta adottando attorno a questo problema.

Vincenzi: Mi inserisco in questa introduzione che ha fatto il professor Bobbio per dire che questo è l'incontro che si è aggiunto agli incontri che sono stati organizzati dalla Commissione a cui abbiamo chiesto di far andare avanti in questi tre mesi di dibattito l'approfondimento su questa opera già decisa nel 2006, sottoscritta da tutti gli enti e dall'Anas e dal Cipe. Il Comune ha preferito rallentare il processo per avere una diversa concertazione, una diversa qualità dell'informazione e dei chiarimenti. Come diceva Bobbio, il dibattito sarà concluso con un lavoro della Commissione che non prende posizione su nulla, ma illustra le posizioni e le varie ipotesi emerse.

La Commissione è un conto, il Comune un altro. Il Comune è uno degli interlocutori e ha chiesto alla Regione, alla Provincia, all'Anas e a Società Autostrade di interrompere quell'accordo del 2006 e di approfondirlo: lo stiamo facendo. Una volta terminato il dibattito, recuperato quanto nel confronto con i cittadini è emerso, valutato quello che Società Autostrade ci consegnerà, il Comune si organizzerà per dire quali sono i suoi parametri perché alla fine la scelta dovrà essere fatta da Comune, Provincia e Regione che dovranno dire se quel tipo di risposta è una risposta nella quale si riconoscono oppure no.

Il Comune ha, in questi mesi approfondito, ascoltato voi, letto le cose che ci sono state mandate e pubblicate sul sito e ha detto che quelle opzioni che comportano la maggiore quantità di abbattimento di case e la maggiore quantità di problemi ambientali non saranno mai prese in considerazione. Questo è quello che vi confermo, ma nessuna delle ipotesi che è stata presentata in entrata del pubblico dibattito potrà coincidere con l'ipotesi di uscita perché altrimenti non avremmo fatto nessun pubblico dibattito. Chi non crede che il dibattito pubblico possa servire a far cambiare ciò che era stato deciso nel 2006 e che il territorio avrebbe solo subito, non riesce a capire cosa stiamo facendo perché noi da mesi stiamo cercando di dimostrare che, lavorando a stretto contatto con tutti gli abitanti e della Valpolcevera e del Ponente, un'opera che era stata pensata e rivista tante volte, ma mai tenendo conto delle esigenze vere del territorio, può essere profondamente cambiata. Alla fine direte voi e dirò io se questi cambiamenti possono essere accettati.

Oggi vi darò informazioni di competenza del Comune. Mentre il tracciato è un esito sul quale devono essere d'accordo Comune, Provincia, Regione, Anas, Società Autostrade e i cittadini, le informazioni di stamattina stanno tutte nelle competenze del Comune. E' la parte che, qualsiasi sia la scelta finale, qualsiasi sia la modificazione rispetto alla scelta iniziale, è la garanzia che il Comune vuole dare a tutti i cittadini per le azioni di rialloggiamento per quelle famiglie che dovessero essere interessate al passaggio dell'autostrada e quindi al venir meno della loro attuale abitazione.

Di cosa il Comune si fa garante rispetto anche ad un'intesa già acquisita con Anas e con Società Autostrade? Ciò che vi dico è già stato discusso con altri due interlocutori in modo che ciò che vi dico non

possa essere negato nel prosieguo, né modificato e peggiorato. Sono due gli aspetti su cui ci impegniamo. Il primo riguarda le tutele sociali e giuridiche che si renderanno necessarie per ricollocare le famiglie interessate dal tracciato; il secondo riguarda tutte le azioni che serviranno per la riqualificazione urbanistica e ambientale del territorio. Il programma che comporta questi due punti diventa oggetto di uno specifico accordo di programma sottoscritto da Comune, Anas e Società Autostrade.

Quando? La cosa importante è questa. Non appena scelto il tracciato e prima di avviare la progettazione preliminare. Non dopo, ma prima.

In questo accordo ci sono le procedure per la ricollocazione delle famiglie e delle attività produttive interessate; la definizione di indennizzi per quei fabbricati che non sono direttamente interessati all'opera, ma che rimangono dentro a quella fascia di rispetto autostradale che è definita, per legge, dall'articolo 26 del D.P.R. 495/92, cioè è definita dal regolamento di istituzione e di attuazione del nuovo codice della strada; le modalità di utilizzo per le somme, previste per legge (D. Lgs.163/2006) per le misure compensative dell'impatto sociale e territoriale di un'opera autostradale. Questo va per legge dall'1 al 5% del valore complessivo di finanziamento dell'opera.

Quando vi parlavo delle due questioni che con questo accordo affrontiamo, intendevo dire che ce n'è una che ha a che fare con le persone e le case che vengono direttamente interessate all'opera o che sono nella fascia di rispetto dall'autostrada. L'altro aspetto è che in questo stesso accordo, noi vogliamo che si utilizzino queste somme previste dalla legge per azioni di forte riqualificazione urbanistica e ambientale. Nell'intesa che abbiamo scritto, che diventa accordo di programma e che darà inizio concretamente ai finanziamenti prima che siano iniziate le operazioni relative alla progettazione preliminare, noi prevediamo di essere insieme con i cittadini interessati per garantire, valutare e progettare. Il dibattito pubblico è solo una fase, il vero lavoro comincia dopo. La costituzione di un ufficio per il coordinamento presso i Municipi interessati, si avvarrà della presenza di Società Autostrade che ha già detto sì e che collaborerà attraverso il gruppo tecnico che il Comune di Genova costituisce appositamente e nel quale ci saranno, se lo desiderano, Regione e Provincia, e ci auspichiamo anche i cittadini. Noi riteniamo fattibile un coinvolgimento che è iniziato con il dibattito pubblico, ma che deve continuare nelle fasi di progettazione e anche successive.

Questo è l'impegno forte che noi prendiamo e sono contenta di dire che è un impegno che ha già visto l'accordo sia con Società Autostrada che con Anas. Che cosa dovremo insieme valutare? Dovremo valutare le stime a valore di mercato degli immobili che Società Autostrade deve acquisire per sottoporre queste stime ai proprietari. Il problema più urgente su cui avere qualche certezza è come si stabiliscono i criteri per gli indennizzi. C'è l'ufficio, la commissione, i cittadini presenti: la determinazione avviene in questi uffici con tutto l'accompagnamento necessario, nessuno sarà lasciato da solo a confrontarsi con Autostrade.

Come avverrà? C'è un avvio delle procedure che è stabilito per legge, le attività e le azioni che noi intendiamo fare sono indirizzate a raggiungere accordi bonari con i proprietari in modo che venga riconosciuto il valore effettivo di mercato delle case indipendentemente dalla realizzazione della infrastruttura autostradale. I valori degli immobili vengono determinati senza tener conto del deprezzamento intervenuto a causa della previsione di realizzazione dell'opera autostradale e quindi avendo come riferimento i valori immobiliari definiti dall'osservatorio dell'agenzia del territorio al settembre 2008, verificati dalla commissione tecnica che abbiamo detto; per i terreni agricoli e per gli edifici rurali in sede di accordo si definiscono metodologie di calcolo di questi valori che faranno riferimento anche alle esperienze più avanzate che si sono fatte in Italia. La commissione tecnica deve valutare anche gli indennizzi per gli immobili che non vengono demoliti, ma che rimangono nella fascia di rispetto.

Per quanto riguarda i criteri su come ricollocare eventualmente i residenti: l'indennizzo del valore di mercato dell'alloggio è assegnato a tutti i proprietari mentre il rialloggiamento è una procedura che si applica ai soli residenti. I contributi regionali sono attribuiti nella quota di 40.000 Euro, oltre la rivalutazione Istat, a proprietari residenti e a inquilini residenti che scelgono una ricollocazione autonoma. I proprietari e gli inquilini residenti che richiedono invece al Comune una ricollocazione possono ricevere una indennità aggiuntiva di 10.000 Euro per trasloco, utenze e allacci e la restante quota di 30.000 Euro per il rialloggiamento.

Dove possono essere previsti questi rialloggiamenti? Il Comune si mette in condizione di fare delle proposte che siano fattibili che riguardino la zona, la località di residenza e la tipologia della abitazione già in uso. Noi non facciamo qui i nomi dei luoghi perché farebbe schizzare in alto i valori immobiliari, però abbiamo detto come saranno valutati gli appartamenti interessati alla Gronda. Non facciamo nome di

aree dove si possono ricollocare o ricostruire abitazioni, però vi diciamo che possiamo contare su aree individuate che sono vicine alle case che dovranno essere abbattute perché nessuno, se non lo vuole, venga costretto ad andare da un'altra parte e perché la tipologia delle case possa essere una tipologia simile a quella da cui si è partiti. Noi possiamo dirvi che, sulla base del fabbisogno degli alloggi che si determinerà, abbiamo già suddiviso in alloggi che possono ottenersi con il recupero di patrimonio edilizio esistente, alloggi di nuova costruzione in ambito urbano e alloggi di nuova costruzione in ambito agricolo, perché nelle nostre zone ci sono tipologie abitative diverse. I finanziamenti per l'attività propedeutica alla progettazione degli edifici residenziali e delle opere di urbanistica connesse devono essere messi a disposizione del Comune prima dell'approvazione del progetto definitivo.

Al momento dell'approvazione del progetto definitivo, Società Autostrade metterà a disposizione i finanziamenti per la liquidazione delle indennità. Noi abbiamo individuato, rispetto alle tipologie di ubicazioni: area urbana o area extra-urbana; mono o bifamiliare in zona agricola; edifici plurimi in zona agricola extraurbana; edifici plurifamiliari in area urbana.

Nella zona di Ponente abbiamo a disposizione non meno di 224 unità immobiliari che già potenzialmente potrebbero essere utilizzate e nella zona della Valpolcevera non meno di 727. Augurandoci che siano poche decine le realtà abitative interessate nell'una e nell'altra zona, noi abbiamo una situazione di certezze che mi sembra di un certo rilievo.

Ci tenevo a dirvelo perché questo è il compito che deve assolvere il Comune. Il Comune, insieme alle altre istituzioni, deve decidere alla fine del dibattito che uso fare di questo dibattito e delle conclusioni a cui sarà arrivata, a seguito del dibattito, Società Autostrade.

Bobbio: A questo punto cerchiamo di dare la parola a tutti quelli che la richiedono. C'è una richiesta da parte del coordinamento dei comitati di leggere un comunicato. Prima, però, diamo la parola alla signora.

Intervento dal pubblico: Non parlo solo delle case da buttare giù, né solo di quelli che devono andarsene perché la Gronda ha un impatto tale che non può esistere. Sindaco quando lei parla non ha questo consenso. Senza consenso non si fa nulla, non si va avanti. Non ci importa se voi ci date i soldi. Il Ponte toglie aria a Certosa. Vorrei fare la proposta: c'è quel gran bel torrente grande che abbiamo perché non lo utilizziamo? Facciamo una strada senza far la Gronda. Con tutti i sacrifici che abbiamo fatto i soldi non contano. Certosa è bella e sarebbe bella. Troviamo il modo di passare senza fare la Gronda.

Bobbio: La parola al rappresentante del Coordinamento Comitati.

Il rappresentante legge il seguente comunicato del Coordinamento dei Comitati:

“Signora Sindaco, noi del Coordinamento dei Comitati del Ponente e della Valpolcevera non possiamo che esprimere il nostro rammarico e il nostro dispiacere per come si è svolto e si sta concludendo questo dibattito pubblico. Noi che siamo stati gli unici soggetti che ci hanno creduto fin dall'inizio, quelli che lo hanno arricchito e reso vivo, quelli che hanno ben compreso dagli interventi degli esperti intervenuti quanto siano miseri i benefici che essa porterà rispetto ai danni, non siamo stati mai veramente ascoltati e le nostre richieste non sono state quasi mai accolte.

Avevamo chiesto di trattare il tema delle abitazioni a parte per avere il tempo sufficiente di discutere e invece ci sono concesse solo due ore. Volevamo che l'incontro venisse svolto in Valpolcevera perché lì ci saranno la maggior parte degli espropri e invece ci ritroviamo a parlarne qui. Inoltre il luogo stesso dell'incontro è stato comunicato all'ultimo e senza particolare forza e capillarità quasi che ci fosse interesse a che meno gente possibile potesse partecipare, così come la recente notizia della definizione dei tracciati 2 e 5 come unici possibili. Questo è un segno di poco rispetto per il percorso del dibattito pubblico che non si è ancora concluso e viene proprio da chi lo ha voluto e ne ha fatto una bandiera di credibilità politica.

Siamo anche amareggiati per come la sua amministrazione ha partecipato ai precedenti incontri del dibattito pubblico. I suoi assessori che erano presenti agli incontri o difendevano a spada tratta l'ipotesi della gronda senza neanche mettersi in una condizione di vero dialogo e ascolto, oppure, quando i temi erano più delicati e difficili, sono rimasti in silenzio e sono andati via, lasciando a noi cittadini comuni a difendere ed affermare i nostri diritti.

Lei avrebbe dovuto partecipare agli incontri precedenti, perché non c'è nessun problema di case. Noi le nostre case le abbiamo già e ci stiamo benissimo. Il vero problema è quello della salute, dell'inquinamento, e di quale idea di sviluppo sostenibile della città abbiamo in mente con alternative

rispettose di ambiente e vivibilità. Non possiamo permettere la costruzione di un'altra autostrada in mezzo alla città; non possiamo permettere la distruzione delle nostre case; non possiamo permetterci di vivere per 10 anni in mezzo ai cantieri e soprattutto non possiamo permettere che sia messa a repentaglio la nostra salute!

Le soluzioni e le compensazioni proposte sono assolutamente inadeguate e i disagi, i danni e le disgrazie che noi cittadini della Valpolcevera e del Ponente dovremo subire nel caso della costruzione di quest'opera, sono talmente elevati da rendere palese ed ovvio che l'opera non debba essere realizzata. Questo lo ripetiamo con forza ora, e lo ripeteremo da adesso in avanti con sempre maggiore convinzione. Non vogliamo la Gronda!"

Seguendo l'invito del rappresentante del Coordinamento dei comitati circa 260 persone lasciano la sala, mentre circa 230 persone rimangono.

Bobbio: L'incontro prosegue. C'è un cittadino che ha chiesto la parola.

Intervento dal pubblico: Vorrei tornare indietro e dare una visione più distaccata di quello che sta avvenendo. Si sta parlando di un'opera di pubblica utilità, con costi ingenti. La politica non è molto diversa da una famiglia. Voi che siete capofamiglia, se foste pieni di debiti, pensereste di spendere dei soldi? Noi abbiamo un Comune - è stato riportato su tutti i giornali - che ha condotto operazioni finanziarie pericolose. Come è possibile che un Comune che ha contratto debiti attraverso operazioni finanziarie decida di fare un'opera dal costo notevolissimo? La domanda mi è stata suggerita da un ingegnere che fece un intervento sagace parlando di manutenzione delle cose. La manutenzione nasce nel momento in cui noi genovesi vogliamo le piccole cose che dovrebbero essere garantite a dispetto delle grandi opere. A me non torna il discorso che si decida di fare un'opera come questa, con tutto l'impatto ambientale che comporta. Come può la Giunta decidere di fare un'opera come questa quando siamo già pieni di debiti in maniera spaventosa?

Vincenzi: Questa non è un'opera che paga il Comune, ma è finanziata dallo Stato. Il Comune, la Regione e la Provincia stanno cercando di far fare un'opera che sia meno impattante di quella che avrebbero fatto se non vi avessero ascoltato. Stia tranquillo sulla questione dei debiti. Se lei pensa a titoli tossici o cose del genere, il Comune di Genova non ne aveva. Sulla questione dei debiti, ne sono più preoccupata io di lei e in questi ultimi due anni in cui faccio il Sindaco, il debito si è ridotto di 90 milioni di euro e credo che di questo, come me, dovrebbe essere orgoglioso.

Intervento dal pubblico: Io sono un figlio di operaio con tre lauree, però io non la riesco a capire quando dice che questi lavori sono indispensabili e in 25 anni siamo riusciti a fare 7 fermate della metropolitana, la strada del Polcevera doveva essere finita 10 anni fa. Dice che vuole utilizzare l'1% fino ad un massimo del 5% per riqualificare la zona, ma che senso ha cementificare 100 m² e poi riqualificare 5 m²? Mi sembra un po' poco. 95 di cemento contro i 5 di verde. Nelle strade di Genova esistono ancora i buchi di 30 anni fa. Sampierdarena e la Valpolcevera sono le uniche zone a non avere un parco, perché i parchi sono sempre chiusi dopo le otto di sera? Io non riesco più a capirla per quale motivo si stia accanendo su un discorso che non può più reggere.

Vincenzi: Che i tempi della metropolitana di Genova siano tempi insostenibili sono la prima io a dirlo e l'ho detto più volte. Fu anche sbagliato a suo tempo cominciare da lì e non da Sampierdarena. Ma che la metropolitana si concluda nel giro di tre anni fino a Brignole è un dato di fatto. Noi abbiamo dato una diversa impostazione del traffico e della organizzazione del trasporto pubblico locale che prevede che la metropolitana sotterranea si fermi a Brignole e si colleghi in Valpolcevera meglio alla ferrovia, ma poi abbiamo fatto un piano che vede, per la Valpolcevera e per il Ponente, l'uso diverso del ferro che deriva dal fatto che da gennaio cominceranno i lavori del nodo ferroviario. In questi decenni abbiamo aspettato, per scelte sbagliate anche nazionali, per capire come unire tutti questi pezzettini di opere. Il disegno che tiene insieme il trasporto pubblico locale e l'attraversamento della Valpolcevera e del Ponente nasce e parte da questa organizzazione del trasporto ferroviario che diventa possibile con l'avvio del nodo di Genova e che consente una diversa organizzazione delle stazioni in Valpolcevera e soprattutto un tempo di attesa tra un treno e l'altro come quello della metropolitana. La vera metropolitana di Genova è la ferrovia, liberata dal traffico di media e lunga percorrenza. Per la riqualificazione: siccome il costo

dell'opera non sappiamo ancora quanto sia, però per legge dall'1% al 5% deve essere destinato alla riqualificazione del territorio, questo ci consentirà di riqualificare il territorio. Il ponte in Valpocevera c'è già e c'è gente che ci vive sotto da oltre 40 anni. Con i finanziamenti noi possiamo immaginarci - è un'ipotesi - un parco sotto al Morandi. Le ipotesi sono tante, ci lavoreremo, ma il significato è utilizzare il finanziamento per la riqualificazione ambientale. In Valpolcevera c'è uno dei parchi migliori d'Europa che è villa Serra Comago.

Intervento dal pubblico: Abito in via Trasta dal 1952. Tanto ormai quello che avete deciso di fare, avete deciso. La casa è stata comprata da mio padre nel 1963 e l'ho rifatta completamente nuova. Voglio una casa come la mia: buona, sana. Qualcuno deve venire a vedere come l'ho fatta, con le piastrelle e con i pavimenti di legno, la voglio uguale. E, se fosse possibile, sarebbe meglio non fare la Gronda o farla passare sopra le montagne.

Vincenzi: Lei ha ragione per quel che riguarda le sue richieste. L'ing. Tizzoni le racconterà un'esperienza che abbiamo compiuto, in modo che abbia qualche elemento in più di valutazione. Volevo ribadire le cose che ho detto all'inizio. Fermo restando che vogliamo buttar giù meno case possibili, gli uffici staranno in piedi da quando finisce il dibattito pubblico fino alla fine dell'opera per scegliere insieme. Il primo elemento è che la gente che ci vive, continui a viverci e che ci stia bene e che si riconosca. Io lo capisco molto fortemente perché capita anche a me. Io sono nata e vivo in Valpolcevera. Sappiamo gli scempi che sono stati fatti, ma sappiamo che cosa è la Valpolcevera rispetto alla qualità dei rapporti tra le persone. Io sono la prima a chiedervi di non lasciare la Valpolcevera. Sono qui per cercare di rimanere il più possibile nella condizione di partenza: nella zona e con tipologie abitative che sono quelle di cui parlava la signora. Sono qui a fare l'incontro di oggi per evitare che, al di là del dibattito, si possa pensare che il Sindaco preferisce un tracciato piuttosto che un altro. Ho voluto dirvele queste cose perché è mia intenzione che questo pezzo di città, che è stato massacrato, non lo sia più, e che possibilmente utilizzi questa situazione per migliorarsi anche per la presenza di una servitù che già c'è.

Tizzoni: C'è un territorio a Genova, tra Marassi e Quezzi, in cui è in corso un intervento di sistemazione della viabilità dove sono previste 47 abitazioni da dislocare. Stiamo seguendo con i tecnici il percorso con incontri, sopralluoghi, affiancamenti fino dal primo momento, accompagnamento delle persone verso le possibili nuove soluzioni, accompagnamento rispetto a problemi specifici (usufruttuari, mutui accesi,...). Su 47 ricollocazioni 46 sono state firmate con un accordo sul valore dell'immobile (una non è stata firmata perché irreperibile il proprietario) e la ricollocazione: questo è il risultato dell'ultimo anno ed è partito con incontri nel Municipio, una serie di sopralluoghi in cui la task force del Comune è a disposizione per ascoltare le esigenze e garantire che, in primo luogo, l'indennizzo sia effettivamente il valore adeguato di mercato e, in secondo luogo, che ci sia l'individuazione di una soluzione di ricollocazione sia adeguata. Qualche proprietario ha ritenuto che non poteva spendere altro, altri hanno pensato di utilizzare i 40000 Euro del fondo regionale per migliorare e andare altrove oppure per rimanere lì.

Questo per dire che ci sarà un accompagnamento tecnico, giuridico, sociale per tutelare questo discorso. La cosa più importante è che abbiamo chiesto che questo venga fatto ancora prima che il progetto preliminare venga approvato e che questo progetto sia corredato anche dell'indicazione sul come venga utilizzata questa quota fino al 5% di risarcimento socio ambientale. Da questo punto di vista, il percorso che immaginiamo è un percorso che dovrà consentire a tutti una ricollocazione adeguata delle persone a fronte di un accompagnamento che, con Società Autostrade, il Comune farà presso i Municipi interessati.

Intervento dal pubblico: Ha parlato delle opere di riqualificazione, ma abbiamo visto i progetti delle Autostrade con i cantieri e i campi basi già disposti. Vorrei sapere a Voltri quali saranno le opere di riqualificazione? Perché se sono quelle che ci hanno presentato ieri, non sono opere di riqualificazione.

Vincenzi: Le opere di riqualificazione vanno definite una volta che si è scelto il tracciato con un lavoro congiunto, nostro, dei cittadini e dei Municipi che saranno i registi di queste opere di riqualificazione. Fare la progettazione integrata è un lavoro difficile, ma che insieme possiamo fare.

Lei sta facendo riferimento alla pesantezza dell'attuale scelta di innesto dell'autostrada a Voltri. Sui cantieri si è fatto un dibattito, Società Autostrade ha macinato in queste mesi molte informazioni. Dal dibattito usciranno soluzioni modificate e noi decideremo se la proposta che alla fine ci farà Società

Autostrade sarà sostenibile oppure no. Quello che dico io, riguarda i lavori di miglioramento territoriale di cui si parlerà dopo la scelta del tracciato. Posso solo dirle che ne parleremo con voi sul territorio.

Intervento dal pubblico: Nel Dibattito Pubblico del 21 febbraio svolto al Centro Civico di Sampierdarena, l'assessore Ranieri ha detto che la Gronda deve essere fatta entro i confini comunali. Vorrei sapere se questo è il pensiero dell'assessore Ranieri, solo il suo, o anche della Giunta comunale?

Vincenzi: Non è una questione di pensiero. Tutti noi possiamo soltanto fare riferimento al protocollo d'intesa firmato il 27 febbraio 2006 da Comune, Regione, Provincia e Anas, che dette origine al primo concretizzarsi degli studi preliminari dell'opera. In questo protocollo d'intesa si dice che non si può immaginare un'altra autostrada e il riferimento all'Unione Europea per verificare se un cambiamento del tracciato attuale poteva essere considerato legittimo fu superato con la dichiarazione contenuta in questo protocollo d'intesa, sottoscritta anche dall'Unione Europea in cui si dice che nell'ambito della concessione di Società Autostrade, il cambiamento di percorso non è una nuova autostrada ma un miglioramento di quella esistente. Se fosse stata una nuova autostrada, si sarebbe dovuti andare a gara.

Non è più possibile immaginare una trasformazione così profonda della rete autostradale italiana che comporti il fatto che ci siano finanziamenti per creare un collegamento tra Genova, Milano e l'Europa di altro tipo. L'unica cosa che possiamo fare è un ammodernamento per migliorare un'autostrada tra le più critiche non solo nel nostro Paese, ma anche in Europa. Alla luce di ciò è stata fatta l'intesa che prevedeva il raddoppio del Morandi e un intervento a Voltri (che è già stato migliorato rispetto alla prima ipotesi che avevamo definito "spaghetтата"). L'unica possibilità che c'è è di migliorare l'esistente, non fare un'autostrada da un'altra parte. Questo è il vincolo da cui si parte. Qui non stiamo mettendo in piedi in astratto su cosa dovrebbero essere i collegamenti nel nostro Paese perché non ne abbiamo i poteri. Il problema è invece capire cosa fare di questo pezzo.

Intervento dal pubblico: Nel rilevare le difficoltà nel reperire le informazioni più dettagliate del progetto, apprendiamo la notizia del coordinamento del tavolo tecnico dove ci potremo confrontare. Abbiamo avuto estrema difficoltà ad ottenere informazioni sulle distanze. Chiedo una conferma di questo: i 25 metri, i 60 metri e oltre 60 metri, nulla. C'è anche il sottosuolo, sotto i 40 m non è previsto nessun indennizzo. Poi c'è tutto un discorso sulle varianti del Puc: sono tutte cose che al momento abbiamo cercato di capire con le circoscrizioni, non è colpa loro, ma sono in difficoltà a rispondere. Se il coordinamento veniva prima forse ci si tranquillizzava prima sotto certi risvolti che ci hanno lasciato parecchio in agitazione. Anche per l'installazione dei cantieri che prevede lo stravolgimento completo dell'assetto dei vincoli specie dei vincoli agricoli e boschivi. Il vincolo paesaggistico interessa quasi tutto il territorio. Poi c'è un problema specifico idrogeologico di Coronata: non sarebbe il caso di fare delle verifiche di sicurezza degli edifici ante eventuale decisione? Questo a prescindere da ponte o non ponte. Infine volevo far chiaro il concetto di servitù: una servitù ce la possiamo tenere, ma ad un aggravio di servitù ci si può opporre. Abbiamo un ponte a 4 corsie perché dobbiamo tenerci in futuro un ponte a 10 corsie? Abbiamo una curva e una galleria, avremo una serie di svincoli che sono tutt'altra cosa. Avremo una zona dove ci è stata promessa una riqualificazione Urban 1 e allora anche questa verrà sciolta. Teniamo presente anche le caratteristiche ambientali zona per zona: da una parte c'è il Belvedere, dall'altra parte ci sono elementi di interesse, conventi, abbazie.

Tomio: La domanda è molto articolata, cercherò di sintetizzare. Noi stiamo ragionando adesso su ipotesi di tracciato, quindi gli aspetti idrogeologici, di stabilità degli edifici nella zona di Coronata saranno presi in considerazione quando si deciderà il tracciato, se sarà il caso. Al momento chiedere delle verifiche a tappeto su tutte le ipotesi sarebbe stato lavoro inutile e sproporzionato. Stiamo al momento effettuando una scelta preliminare, ma non bisogna dimenticare che una volta scelta la soluzione di tracciato, si apre la fase di valutazione di impatto ambientale, non è che siamo già a valle di quel momento. E dico questo perché nella valutazione di impatto ambientale ci sta anche la valutazione dell'opzione zero. La valutazione di impatto ambientale vede come decisore i Ministeri dell'ambiente e delle infrastrutture perché questa è un'opera di interesse nazionale e come tale ha come decisore finale il Ministero.

Focalizzando la questione delle distanze: 25, 60 metri e oltre 60 metri, che al momento è l'aspetto meno definito anche per capire come intervenire in termini di risarcimento ambientale-economico, la valutazione di impatto ambientale affronta questi argomenti e li affronta in termini scientifici, ad esempio valutando la ricaduta ambientale sotto il profilo acustico e di polveri sottili. E' lì che si potrà

determinare delle mappe di effettiva interferenza ambientale e allo stesso tempo è lo strumento che indica quali opere di mitigazione ambientale devono essere fatte.

Le attuali operazioni di mitigazione di impatto acustico sono il risultato della valutazione del fatto che alcune opere non prevedevano all'inizio mitigazioni. E' chiaro che serviranno anche barriere antirumore, elementi di incapsulamento dei tratti all'aperto: sono tutte conseguenze che derivano dalla progressiva consapevolezza che il tema ambientale non è sicuramente secondario nella realizzazione di un'infrastruttura. E' da lì che noi avremo le risposte che lei attendeva, non soltanto per l'aspetto delle distanze, ma anche per quanto riguarda gli aspetti delle sensibilità che il territorio ha sugli elementi paesaggistici. E' chiaro che quest'opera dovrà avere garanzie sotto tutti gli aspetti, anche su quelli provvisori tipo le alterazioni del paesaggio derivanti dalla realizzazione dei cantieri. E' un fatto assodato che si ripristini la situazione ambientale di partenza. In genere, quando si fanno queste operazioni il risultato finale è migliore della situazione precedente.

L'ultimo accenno in merito alle varianti urbanistiche: noi siamo in presenza di una opera di rilevanza e interesse nazionale che già di per sé modifica i piani urbanistici. Chi ha sostenuto nelle varie fasi del dibattito che si sarebbe dovuta fare la valutazione strategica, ha detto una cosa comprensibile, ma non in questo caso la strategicità dell'opera è già stata valutata dal governo. C'è negli atti del Cipe che ha approvato queste opere inserendole nella legge obiettivo, la valutazione della strategicità di questo intervento.

Non è tanto l'aspetto delle modifiche urbanistiche che l'inserimento di quest'opera determina, quanto piuttosto quello che dovremo fare noi, in particolare per attuare il piano di rialloggiamento. E noi abbiamo già degli strumenti giuridici estremamente efficaci da questo punto di vista. Intanto il fatto di aver ottenuto da Società Autostrade l'inserimento del piano delle abitazioni interferite all'interno del progetto preliminare ci dà la possibilità, che approfondiremo dal punto di vista giuridico, di poter imprimere a quella pianificazione il valore della dichiarazione della pubblica utilità. Ci sono esempi di questo anche nella normativa regionale, con casi ad esempio di abitazioni collocate in territorio agricoli con la possibilità per i proprietari, oltre di ricevere gli indennizzi, anche di ricostruire in deroga agli strumenti urbanistici. Quindi noi non abbiamo da questo punto di vista alcun timore.

Intervento dal pubblico: Ho sentito parlare di molte cose, ma c'è una problematica di cui non ho sentito parlare: l'aspetto umano. Io abito in Via Nostra Signora della Guardia che è una zona potenzialmente interessata. Lì ci abita tanta gente, tanti anziani che non escono mai dalla zona, hanno lì tutti i punti di riferimento. Tutta la loro vita si svolge in 50 metri. Avete riflettuto su questo aspetto? A queste persone se gli date un'altra casa non gli importa nulla. Io non sono contrario alla Gronda, se va fatta, che si faccia, ma ci sono anche questi aspetti che non sono secondari. Avete pensato a questo?

Vincenzi: Sono d'accordo. Io spero che le cose che ho detto all'inizio piano piano entrino e che si capisca che il senso dell'incontro di oggi è proprio far capire che è dalle persone che il Comune parte e non da altro: i cambiamenti di vita sono pesanti e vanno accompagnati e non è un problema di monetizzazione. Nel 2007, sono andata, insieme ai rappresentanti di Regione e Provincia, all'incontro al Ministero delle Infrastrutture dove si dovevano decidere i termini della questione. Io ho fatto la stessa domanda che ha fatto lei: questa non è un'opera per la quale si possa solo discutere su dove mettere lo smarino e sull'efficienza trasportistica. La risposta non ci fu, anzi ci fu una brutta botta e risposta tra me e il Ministro. E' partita anche da lì la necessità di questo percorso soprattutto per quanto riguarda le garanzie. Allora io dico: scegliamo il tracciato perché è impensabile farlo su tutte e 5 le alternative. Prima ancora che cominci la progettazione, noi cominceremo nei quartieri ad analizzare caso per caso le soluzioni per rimanere in zona, per ricreare nuclei, per evitare che la gente venga sbattuta qua e là. Ci vuole, certo, un po' di fiducia reciproca. Società Autostrada e Anas hanno dimostrato di avere voglia di fare le cose assieme e io l'ho apprezzato moltissimo.

Intervento dal pubblico: Vorrei ringraziare l'architetto per il suo intervento perché nella sua relazione mi ha dato una specificazione del discorso che mi interessava. Signor sindaco non è per mancanza di fiducia in quello che ha detto. Ma è l'esperienza vissuta: ci sono dei cambiamenti così sconvolgenti in politica che rendono difficile conservare la fiducia. Ci sono dei fatti, per esempio quella fabbrica in Piemonte, quello che si legge sulle riviste scientifiche sull'importanza dell'inquinamento, sull'impatto sul quartiere... su zone che hanno già dei problemi: mancanza del verde, una convivenza non sempre pacifica. Il nostro quartiere (Campasso, via Fillak, via Porro, Certosa) non ha subito migliorie: manca il verde.

Sono esterrefatto: mentre nelle altre assemblee c'erano interventi vivaci e anche di una certa competenza, sui discorsi del traffico etc., non vedo stamattina alcune persone che negli altri incontri parlavano sempre... non ci sono perchè c'è la Sindaco? La mia è una difesa alla partecipazione.

La Sindaco però non ha accennato al fatto che nell'ultima assemblea all'Albatros un geologo ha sostenuto che non c'erano problemi a passare in subalveo. Poi ha parlato il direttore di un dipartimento dell'Ist e, mi creda, i discorsi fatti erano talmente approfonditi che ci hanno fatto capire i pericoli di questa infrastruttura, non solo per le parti più vicine all'infrastruttura. Come mai quando si fanno interventi nelle zone popolari alla contestazione non si dà grande ascolto? Come mai non si parla della salute?

E' un lavoro lungo e sorgeranno tanti imprevisti e problemi. A pagare le conseguenze sono sempre i soliti. Lei ha fatto un ragionamento di tranquillità in riferimento delle riqualificazioni delle case, ma il suo discorso è valido fino a un certo punto. Ci sono zone in cui uno è nato e si è costruito rapporti con altre famiglie, persino con le famiglie dello stesso mestiere.

Vincenzi: I discorsi mi sembra fossero 3. Primo, perché non è stata presentata, nelle varie opzioni per il dibattito pubblico, l'ipotesi di subalveo? Faccio sempre riferimento al protocollo d'intesa del 2006 dove era stata esclusa avendo ricevuto una serie di pareri negativi.

Bobbio: Abbiamo cominciato con Società Autostrade e l'Acquedotto a studiare questa situazione, ieri c'è stato un incontro.

Vincenzi: Rispetto alle altre questioni: quando penso all'ipotesi di ricollocazione il più vicino possibile alle proprie case, immagino ad un lavoro fatto a stretto contatto con i cittadini coinvolti. Bisogna che si aiuti ciascuno a fare la scelta migliore possibile senza che il Comune imponga una tipologia di soluzione. Vorrei che si sapesse che noi non abbiamo intenzione di fare dei casermoni, anzi se io posso e se potrò, anche a seguito del nuovo volto della Valpolcevera, alcuni di quei casermoni che sono stati negli anni costruiti verranno eliminati.

Sul Campasso, è vero è una delle zone più delicate, ma degrado chiama degrado. Via Fillak, prima che ci fosse il ponte era una strada alberata dove si passeggiava con piacere e alla fine di quella strada alberata c'era un cinema dove si andava la domenica. La costruzione del ponte e il degrado delle "case dei ferrovieri" hanno rovinato la zona. Il degrado ha cominciato a mangiare lì intorno, poi è arrivata la chiusura del mercato dei polli e il decadimento dei valori immobiliari, quindi è zona con forte presenza di ecuadoriani. Difficile, ha ragione il signore, integrare gli ecuadoriani con noi se sono tanti, tutti insieme e in una zona di degrado. I progetti che stiamo facendo e che in parte sono già finanziati, vanno in direzione contraria. Io sono molto interessata ad inserire, dovunque passi la Gronda, le trasformazioni necessarie per ridare all'attacco della Valpolcevera e Sampierdarena un significato che aveva e che ha perduto. Non posso recuperare solo con l'isola del Civ (che è una bellissima cosa, ma che rischia di rimanere schiacciata dal degrado) la qualità della vita. Non posso dire a un luogo dove c'erano tante fabbriche che sarà un luogo di desolazione.

Io vorrei che le fabbriche restassero perché una delle identità della Valpolcevera è l'Ansaldo. E' un luogo dove hanno lavorato e lavorano migliaia di persone e che ha dato un'identità alla nostra città. Quel punto lì della Valpolcevera va ripensata, con o senza il ponte, ma va ripensata. La cucitura, il recupero urbano, la qualità anche architettonica di quello che si fa, il riuscire a far venir meno alcune di queste brutture, io li vedo collegati alla possibilità che può venire da quest'opera dal momento in cui la stessa ci consente di utilizzare dall'1% al 5% del valore per fare opere di riqualificazione del territorio.

Bobbio: Ci sono ancora 3 cittadini.

Intervento dal pubblico: Vorrei parlare del percorso n.2, zona Gemignano. Lì è rimasto ancora qualche spazio di verde, sono ancora le uniche zone rimaste in un certo modo. Fare arrivare lì la gronda significa buttare all'aria tutto, allora quando si fanno delle scelte bisogna almeno prima di tutto mettere a punto il tracciato. Prima di andare a deturpare altre zone bisognerebbe usufruire delle strutture che già esistono e cercare di migliorarle e poi semmai andare a vedere altro. Quest'opera secondo me fra 10 anni porterà questo benessere, forse... avrei preferito che la Giunta facesse delle cose a più breve termine, lei ha fatto la campagna elettorale dicendo che avrebbe rivalutato le periferie, se arrivate lì a fare la gronda, altro che rivalutazione, noi non abbiamo ancora la fogna, fare riqualificazione significa cominciare a fare questo.

Intervento dal pubblico: Il valore di mercato degli appartamenti quale è? Io credo che ci siano dei valori oggettivi a partire dalla rendita catastale. Io posso averci fatto i pavimenti di marmo, le perlinature di mogano, i rubinetti d'oro, ma quello che conta è la rendita catastale. Cerchiamo di avere chiarezza e di non farci illusioni.

Tizzoni: Le valutazioni dei singoli immobili sono molto approfondite. Anche rifacendosi alle esperienze fatte a Genova, ad esempio in via Colano, si parte da un valore dell'immobile attuale e si cerca di riproporlo. Si cerca di portare dentro anche la personalità di chi abita l'alloggio. I valori delle aree adesso sono molto più alti rispetto all'esperienza di via Colano. Si va anche nel particolare delle piastrelle, dei mobili, delle rifiniture etc. Questo è un impegno che il Comune si prende. Questo discorso si riproporrà anche per le aree. Se avete modo di leggere l'intesa con Autostrade e Anas, già su quello portateci delle riflessioni, degli approfondimenti e noi ne terremo conto.

Intervento dal pubblico: Sono una cittadina di Certosa e mi occupo di ambiente come attività. Abito a circa 70 m da uno dei tracciati proposti. In una posizione come la mia che tipo di compensazione viene proposta in termini di cantiere e di impatto una volta che l'opera sia stata realizzata? Non sono contraria alla Gronda per principio perché concettualmente sono favorevole allo sviluppo del territorio e di tutto ciò che serve alla città, ma questo progetto deve essere valutato in maniera integrata insieme ad altre opere di mobilità. La scelta del tracciato dovrebbe essere guidata da criteri e ambientali e di impatto. Non mi sembra che ci sia questo tipo di percorso. Pensate poi di riprendere in considerazione l'ipotesi del subalveo dato che sono cambiate le tecniche rispetto al 2006 quando questa ipotesi era stata bocciata? Il Comune vuole riproporlo? Visto poi che il Comune sta facendo un PUM e ha previsto la Gronda, non verrà anche fatta la valutazione di impatto ambientale su piano di mobilità?

Intervento dal pubblico: Come sono state fatte le previsioni di aumento di traffico in una logica di lungo periodo? Fra 20-50 anni che futuro ha il trasporto su gomma? Non è possibile avere delle contropartite per tutta la città? I pedaggi stradali probabilmente aumenteranno, non è possibile creare un circuito urbano a pedaggio gratuito?

Bobbio: Stiamo discutendo di questo argomento da moltissimo tempo.

Intervento dal pubblico: Il mio intervento è per precisare un errore su Federico Valerio, è direttore di Chimica Ambientale dell'Ist.

Abbiamo problemi sulle autostrade, ci sono degli intasamenti è vero: vediamo di risolvere il problema di Genova in modo che la città possa ricevere i flussi autostradali, poi eventualmente parliamo di Gronda.

Tizzoni: Noi siamo in una fase di decisione di un tracciato, a monte di qualsiasi progettazione. Siamo in una fase assolutamente preliminare. Tutti i tracciati avranno impatti ambientali, paesaggistici e della qualità dell'aria, ma c'è una procedura molto rigorosa e scientifica che valuterà puntualmente l'effettivo tracciato. Oggi non si è in grado di misurare l'effetto sul territorio perché si tratta solo di ipotesi che necessitano di ulteriori indagini e approfondimenti geologici. Dovranno comunque possedere tutta una serie di requisiti per rispettare le normative vigenti e sui quali si calcherà la cifra per la compensazione. Tutti gli elementi necessari saranno definiti in una fase successiva, ma noi abbiamo posto l'esigenza di un percorso partecipato tra la scelta del tracciato e l'approvazione del progetto preliminare. Nel dibattito pubblico, gli uffici del Comune hanno rappresentato spesso il quadro generale della viabilità comunale. E la Sindaco l'ha ripreso poco fa. L'assessore Margini, a giugno 2007, mi chiese di riprendere in mano il progetto del completamento della strada lungo la sponda destra del Polcevera. Non c'era un progetto, c'erano due pezzi di progetto. Agli uffici fu chiesto, entro settembre di fare un progetto unitario con i prezzi. A quel punto fu posto il problema di quali prezzi applicare. I prezzi furono lasciati al 2004 per risparmiare tempo. E' stata fatta la gara di appalto e i lavori sono in corso. E' vero che si è aspettato 20 anni, ma l'iniziativa per dare un quadro generale è partita. Questo ragionamento si inquadra all'interno di un sistema di trasporto sia su ferro, sia pubblico, sia privato.

Vincenzi: Condivido le preoccupazioni per l'ambiente, c'è una cosa ancora a cui rispondere: se abbiamo fatto il PUM e vi abbiamo infilato la Gronda. Nel PUM non ci abbiamo messo la Gronda. Noi abbiamo fatto



GRONDA DI GENOVA
Dibattito pubblico
1° febbraio - 30 aprile 2009

il piano urbano della mobilità completo delle scelte che competono al Comune. Ovviamente teniamo in considerazione gli accordi e le relazioni: ferrovia, metropolitana tramite accordi con il Ministero e sapendo che le strade di scorrimento (strada a mare, sponda destra, lungo mare Canepa, strada di Scarpino) dovranno in parte tenere in conto dell'evoluzione della Gronda. Un elemento che ad esempio si incrocia con la questione Gronda è il nodo di San Benigno. Poi sul tipo di qualità architettonica e su dove si innesti, sono cose che si riferiscono al tipo di tracciato scelto.

Vi ringrazio di essere rimasti qui. Credo che il fatto di avere accettato di discutere sia importante. Spero di poterci vedere a conclusione del dibattito perché il confronto diventi operativo e migliorativo.

Bobbio: Ringraziamo e diamo appuntamento al 29 aprile a Palazzo Ducale per l'incontro conclusivo del Dibattito Pubblico, alle ore 17,30.