

Incontro conclusivo del Dibattito pubblico

Mercoledì 29 aprile 2009, ore 17,30 - 20,30 presso Palazzo Ducale - Sala del Maggior consiglio e Salonetto,
P.zza Matteotti

Bobbio: Cercheremo oggi di riproporre quali sono stati gli argomenti che sono emersi nel corso del dibattito attorno ai problemi della Gronda. Mi scuso subito perché toccheremo molti temi, non potremo approfondirne nessuno, cercheremo di essere molto sintetici.

Segue l'illustrazione orale della presentazione "Relazione conclusiva. Posizioni, argomenti e proposte emersi nel dibattito pubblico" riportata integralmente sul sito del Dibattito pubblico da parte di Luigi Bobbio, Paola Pucci e Andrea Mariotto.

Bobbio: Autostrade per l'Italia dovrà dichiarare entro 15 giorni cosa vuole fare, quindi sarebbe opportuno sentire loro.

Selleri (Autostrade per l'Italia): Intanto vorrei dire che sono stati per noi tre mesi importanti pieni di confronti, spunti e contestazioni. Certamente per noi sono stati mesi di arricchimento. E' stata la prima volta che Società Autostrada ha fatto un dibattito pubblico. Devo ringraziare e fare i complimenti al professor Bobbio e alla Commissione perché è stato fatto un grande lavoro e non è stato facile come avete visto tutti, anche perché la partecipazione è stata molto elevata. Ringraziamo anche, come ha fatto prima la Commissione, tutti quelli che sono stati dietro alle quinte. Noi riteniamo che il dibattito pubblico sia un'esperienza positiva perché ha permesso a noi di mettere tutti a conoscenza delle ipotesi progettuali sulla Gronda e al territorio di evidenziare le problematiche e le criticità che un progetto come questo genera sul territorio. Qualcosa è già stato fatto, il protocollo tra Comune, Anas e Autostrade relativo alle azioni da intraprendere per le famiglie interessate alla Gronda è una fase importante e innovativa che per la prima volta Autostrade fa insieme ad Anas. Molto dovrà essere ancora fatto a valle ad esempio per minimizzare l'impatto della cantierizzazione. Qualcosa deve essere fatto durante il processo di progettazione che partirà a valle del dibattito ad esempio per minimizzare tutto l'aspetto cantieristico legato ai cantieri, alle viabilità di servizio, i campi base. Qualcosa deve essere fatto da noi, quindi ancora prima di partire con la progettazione preliminare. Gli elementi e gli spunti sono stati ben evidenziati dalla Commissione e sono tutti spunti su cui noi stiamo lavorando. Stiamo lavorando sulla sinistra Polcevera, stiamo cercando di individuare delle soluzioni che garantiscano minori impatti sui territori, stiamo lavorando sul nodo di Voltri cercando di alleggerirlo ancora più di quello che era già stato fatto, stiamo approfondendo il tema del subalveo sul quale una prima risposta era già stata data a suo tempo, ma quello che è cambiato dal 2005 ad oggi è sostanzialmente l'aspetto tecnologico. Non è che prima non si riuscisse a scavare la galleria in subalveo, ma il rischio di inquinamento delle falde era troppo elevato. I problemi che rimangono per l'ipotesi subalveo sono quelli che venivano già evidenziati legati al collegamento della galleria e alla possibile interferenza con i pozzi dell'acquedotto di Genova. Sugli altri temi, abbiamo raccolto le osservazioni della c.d. ingegneria popolare, le stiamo studiando e sicuramente ci sono alcuni aspetti che prenderemo in esame. Su alcune cose abbiamo già detto che non c'è possibilità dal nostro punto di vista, per esempio le ipotesi oltre l'Appennino. Quello che faremo è rispettare i tempi che ci ha dato la Commissione e fare la nostra proposta. La proposta non sarà nessuna delle cinque, ma una proposta ulteriore che sottoporremo alla Commissione entro fine maggio.

Porta (Anas): Buonasera. L'ing. Selleri ha anticipato molte osservazioni che intendevo fare, quindi sarò breve. Ringrazio il prof. Bobbio per la conduzione di questa attività che ci ha visto neofiti in un tale approccio. Diciamo che questa attività ben si colloca in un percorso che deve essere considerato a monte della progettazione. Oggi non dobbiamo trarre conclusioni sui tracciati ma abbiamo acquisito dati e parametri. Questo si colloca nell'ambito di ciò che la Legge a partire dal '90 ha previsto per le opere pubbliche. Si vuole dare oggi la giusta dignità alla progettazione. In passato abbiamo seguito opere con

progetti malfatti ed affrettati, dobbiamo ammetterlo. Dobbiamo, quindi, tornare a dare dignità alla progettazione che non è solo struttura, tecnica, ambiente ma anche una serie di altre attività. Quello che abbiamo acquisito fa parte di questo bagaglio che consentirà di avere più elementi. Un progetto ben fatto comporta un'esecuzione più rapida. Una seconda riflessione che volevo fare è che vorremmo riportare anche per quest'opera un'importante esperienza che stiamo facendo con gli Osservatori. Sono molti, l'ing. Selleri fece un cenno a quello della variante di valico, con il compito di monitorare l'attività di realizzazione, ante e post opera. Stiamo facendo un'esperienza anche sull'Asti-Cuneo e sulla Torino-Milano dove oltre all'osservatorio ambientale socioeconomico è stato istituito un osservatorio durante l'esecuzione dei lavori al quale io ho partecipato, con la presenza della polizia stradale, la prefettura, provincia ed enti locali per verificare la tempistica dei lavori, incidentalità e poter aprire, parzialmente, dove i lavori sono molto impegnativi, alcune opere anticipatamente. Questo voleva essere il mio contributo. Vi ringrazio.

Bobbio: a questo punto il coordinamento dei comitati ha chiesto di poter proiettare un video e di leggere un comunicato.

Segue, da parte di rappresentanti del coordinamento dei comitati, l'illustrazione orale della presentazione "Analisi dello studio trasportistico di Autostrade Spa" riportata integralmente sul sito del Dibattito pubblico e la lettura del seguente comunicato:

"Oggi si conclude il dibattito pubblico alla genovese. Per qualcuno è tempo di bilanci, per altri forse il momento di tirare un sospiro di sollievo, per altri ancora è finita un'inutile fiera mediatica. Per noi cittadini del Ponente e della Valpolcevera, ma dovrei dire per tutti i genovesi sensibili al problema che si è dibattuto, si chiude semplicemente una parentesi di un percorso ancora lungo e tortuoso che d'ora in avanti si sposterà su un terreno sempre più politico-istituzionale.

Con questa affermazione non intendiamo sminuire il valore di questa prova di democrazia diretta o di partecipazione inclusiva come viene scientificamente definita, ma ribadire che l'abbiamo vissuta come un momento di un processo che non è affatto concluso e che si potrà sviluppare grazie al dibattito in maniera più ricca e mano scontata.

Pur essendo partiti da presupposti rigidi e limitativi, nel corso di questi tre mesi, sono avvenuti molti cambiamenti sia nella varietà dei contenuti che dei protagonisti. Il dibattito doveva spianare la strada ad una scelta di tracciato autostradale ed è diventato di fatto uno studio sulla mobilità e sulla intermodalità; doveva proporre alla gente suggestive soluzioni progettuali da accogliere con ammirato consenso e ha evidenziato quante alternative a più alta priorità e con minor impatto si debbano valutare; doveva portare ad una condivisione mai vista prima nel nostro paese tra scelte politiche, capacità progettuali e necessità collettive e ha evidenziato lo scollamento sempre più evidente tra istituzioni e cittadini, la superficialità di chi gestisce le concessioni in regime di monopolio, il disinteresse di buona parte della classe politica ad approfondire le ragioni di chi vive il territorio, e, buon per noi ha favorito l'aggregazione di uno schieramento trasversale e compatto di persone che condividono obiettivi, aspirazioni, sensibilità, volontà di far valere le proprie idee, solidarietà e amore per la propria terra. Questo è per noi il più grande merito del dibattito pubblico.

Al contrario il motivo di più grande preoccupazione è la latitanza di gran parte dei politici che prima o poi saranno chiamati a dare pareri o a prendere decisioni in materia e che nel migliore dei casi si limiteranno a leggere il documento conclusivo della Commissione e nel peggiore si formeranno un'opinione leggendo i giornali o ascoltando dibattiti televisivi a senso unico o le direttive del proprio schieramento. Noi che il dibattito lo abbiamo vissuto in ogni suo momento, dal più interessante al più banale, dal più rilassante al più contestato, sappiamo quanto le sensazioni oltre che le nozioni portino a capire, quanto la paura, la preoccupazione, ma anche la voglia di costruire insieme un futuro migliore siano da toccare con mano per essere sicuri di capire almeno in parte le ragioni di tutti. Tutto questo mancherà a molti politici, ma il nostro obiettivo è quello di non farlo mancare al futuro della nostra città, di essere presenti in ogni momento decisionale, in ogni situazione futura in cui si parlerà non solo di Gronda, ma di Genova che non può essere divisa tra città residenziale e città dei servizi, fra zone da valorizzare e zone da sfruttare. Se tutto questo è l'eredità di un passato più o meno remoto di decisionalità miopi o perverse non permetteremo che accada più in futuro.

Indipendentemente dal contenuto del documento conclusivo e da come verrà tenuto in considerazione da ASPI e dalle istituzioni, ciò che è emerso in questi tre mesi è un patrimonio pubblico che provvederemo a diffondere e amplificare. Qualunque cosa accada, le scelte non si potranno più fare senza di noi.”

Bobbio: A questo punto abbiamo circa un'ora in cui mi auguro ci siano molti interventi che vi prego non siano troppo lunghi.

Montagnani (Legambiente, Italia Nostra): E' stato già detto si può dire tutto su quello che abbiamo vissuto in questi mesi. Siamo grati del dibattito. Ringraziamo il Comune e lo ringraziamo anche per aver chiamato Bobbio che ha fatto un lavoro eccezionale. Ma tre mesi sono pochi, sono una goccia nel mare. Prendo ad esempio il laboratorio quello sugli scenari del traffico, che partito forse in sordina, ha portato poi i vari interlocutori a riunirsi, ricordandosi forse quello che era stato detto (“scambiatevi il numero di telefono”) nel dibattito del 7 marzo. Un tavolo in cui c'erano Ferrovie, altri enti, Autostrade, Autorità portuale e Comune. Ci siamo dati una strategia a cui teniamo molto, perché a dibattito chiuso vorremmo darci un orizzonte. La strategia si basava su questo: la congestione c'è, riguarda le merci e i cittadini. Il problema esiste ma ha possibilità di essere risolto con un logico intervento di riequilibrio intermodale. Forse ci stanno pensando tutti ma ognuno nella propria stanza e non in maniera così efficace come può essere tramite il lavoro del laboratorio. Il Comune, l'Ufficio Mobilità, si è prestato ad essere regista della mobilità dei cittadini e delle merci. Il porto ha detto che ha bisogno con il nuovo piano regolatore portuale entro il 2015 di spostare 3 milioni e 250 mila teu, in più c'è dell'altro materiale rotabile, che potrebbe essere soddisfatto in altra maniera. Di fronte a queste esigenze c'è stata la presentazione del nodo ferroviario di Genova. Sembra che Ferrovie non abbia nessuna intenzione di valutare, suggerire un modo più efficace di quei binari che metterebbe giù, ma sono comunque convinto che quel nodo sia un giocattolo eccezionale.

I contributi sono stati altissimi. Chiediamo che questo laboratorio continui ma anche con enti terzi. Prendiamo l'esempio della Pedemontana lombarda dove c'è di mezzo l'università, l'università che ha fatto un contratto con una società che si occupa di progettazione di tipo ambientale. Quindi c'è professionalità e sicurezza della presenza di un ente terzo. Chiediamo che ci sia questa voglia, questo modo concreto da parte del Comune e del Sindaco, che sono stati coraggiosi nell'intraprendere questo dibattito, a proseguire questo confronto. Vi ricordo poi che, proprio per seguire concretamente questo filone, il 6 maggio Legambiente e Italia Nostra con l'appoggio dell'INU faranno un convegno allo Sheraton, alle 16,30. Sono invitati Autorità Portuale, l'Ufficio della mobilità cittadina e come tutti i dibattiti promossi da Legambiente e Italia Nostra sarà aperto a tutti i contributi. Sono invitati anche il Sindaco, il Presidente della Provincia e della Regione. E' un modo per dare un orizzonte positivo al proseguimento di un'avventura che abbiamo vissuto pienamente e che vorremmo continuare a vivere.

Cappato (IIC): avendo partecipato a dibattiti in Francia posso dire che questa esperienza è stata appassionante e molto ricca. Un riferimento ai dati: io ricordo che prima dei vari numeri, consideriamo che noi abbiamo lavorato sulla matrice del 2007, è vero che nella matrice origine destinazione ci sono quelli che entrano e chi escono, ma chi calcola la matrice lo sa e non li conta due volte. Attenzione alle facili valutazioni. Altro elemento di cui questa sera non si è parlato e di cui si è parlato troppo poco nel dibattito pubblico è che idea di città abbiamo. Dal mio punto di vista mi è sembrato che ci siamo guardati i piedi, dobbiamo renderci conto di quello che è Genova... tutto ciò riguarda la vita di tutti noi, il ragionamento è che esiste una città che va al di là delle persone. Questa sera c'è una fortissima rappresentazione di color che sono direttamente rappresentati dell'opera, però l'idea di una città... è una città di 500,000 abitanti che sta perdendo popolazione, un elemento importante è capire che città vogliamo per il futuro, l'elemento infrastrutturale e del servizio del trasporto su ferrovia, su gomma: senza questo aspetto la nostra città rischia. Vi prego di tenere in conto, esiste un interesse generale della città. Chiudo dicendo che tutti coloro che sono interessati dell'opera...

Bobbio: qui stiamo dando la parola a tutti, siamo 3 mesi che stiamo discutendo tutti, sono le 19,30 se non volete continuare possiamo chiudere, ma se vogliamo continuare dovete ascoltare. Io vi chiedo di stare a sentire anche chi dice cose diverse dalle vostre.

Cappato: quello che stavo per dire è che questo dibattito è stato molto importante, ha fatto prendere coscienza che i problemi che si generano per le persone direttamente coinvolte devono essere trattate

con la massima attenzione. Accanto a chi è danneggiato esistono anche persone che ad esempio vivono sull'attuale tracciato che possono beneficiare di una riduzione dell'inquinamento, dobbiamo considerare il 100 % del campione e non solo una piccola parte.

Matteucci (ML): Prima di tutto chiedo un applauso per i comitati che hanno lavorato in tutto questo periodo. Senza i comitati nessuno di noi avrebbe preso coscienza di quello che ci stava per succedere. Dal dibattito abbiamo capito che l'attuale tracciato autostradale nella città, in mezzo alle case è stato un errore. Questo Autostrade lo devono ammettere, le istituzioni lo devono ammettere ed è ora che si prenda coscienza del disagio di quei cittadini che vivono sotto l'autostrada. E' un disagio che esiste anche in Val Bisagno, in via delle Gavette e in tutta la città. Faccio una promessa, mi batterò affinché il tracciato autostradale attuale sia distrutto. L'alternativa esiste, se Società Autostrada non è capace a farla, se ne vada. Ci sono società quotatissime in tutto il mondo che sono disposte a costruire un tracciato, quasi tutto sotterraneo e senza spese. Loro chiedono ovviamente di gestirlo. Le istituzioni devono aprire una gara per una tangenziale con tutte le tutele ambientali che noi verificheremo. L'attuale tracciato autostradale va buttato giù perché i cittadini di Voltri e di Pra non devono continuare a vivere così. Che giri il traffico pesante o il traffico leggero, a me non importa nulla. Sono 50 anni che i cittadini sopportano gravi disagi e hanno diritto alle loro abitazioni.

La questione del traffico ferroviario per il porto: ci dicono che non è possibile che il traffico ferroviario soddisfi le esigenze del porto. Se è così, le istituzioni hanno gli strumenti perché il traffico portuale ferroviario sia incentivato. Come? Con dei bonus. L'armatore avrà indietro dei soldi che le istituzioni prendono e rendono allo Stato italiano (2500 milioni di euro all'anno). Le istituzioni devono dire: "noi vogliamo questi soldi per incentivare il traffico su ferrovia". Quei soldi non devono andare a Roma. Non è possibile che la città debba avere solo i disagi e non i benefici del porto.

Ho scoperto, frequentando le riunioni dei comitati, una umanità: ho scoperto gente che sente nel cuore l'amore per questa città. Noi dobbiamo stare uniti e far capire che senza il consenso dei cittadini, non si farà nulla.

Rappresentante WWF: Noi come WWF Liguria siamo stati dentro il dibattito e i laboratori della mobilità con documenti che abbiamo fornito alla Commissione e che sono stati messi sul sito. L'intervento del sig. Cappato mi ha turbato perché l'ho vissuto come una provocazione. Lui adombra l'ipotesi che chi è contro la Gronda non ha un'idea di città. E' un'affermazione grave. Noi vogliamo bene alla nostra città. Noi abbiamo ipotesi alternative, visioni diverse di città, per esempio quella di una città dove l'autostrada non passa in mezzo alle case. Si possono orientare le scelte verso uno sviluppo diverso. Voglio ringraziare la Commissione per come ha gestito il dibattito, anche perché il compito che aveva era arduo. Non era facile perché il mandato era di considerare tutte le alternative possibili, mentre l'accordo della politica e dei poteri forti diceva no, discutete dei tracciati. C'era una discrasia forte tra quello che veniva fuori e l'impulso iniziale. Questa cosa è ancora più eclatante dal momento che i dati che sono venuti fuori dal laboratorio sugli scenari di mobilità (invito a chiamarlo mobilità e non traffico, mobilità è un concetto più vasto, il traffico è quando la mobilità non funziona) ci hanno detto che non è mai stato fatto uno studio comparato di mobilità e quindi non si sono mai considerate alternative possibili. Come mai i politici hanno scelto in questo modo ideologico la Gronda? Non siamo riusciti a rispondere. Spero che la Sindaco e le pubbliche istituzioni abbiano l'onestà intellettuale di cambiare idea. I dati del laboratorio hanno dimostrato che i dati che sostengono la Gronda non hanno senso. L'INU ha detto che si è presa una media statistica non attendibile, se si prendono stime diverse, quelle degli ultimi anni, i tassi di utilizzo del mezzo privato tenderanno a calare. L'ha detto l'ing. Merlino nel laboratorio di mobilità, riportati sul sito. L'INU ha anche calcolato che il problema è la punta mattinata sul ponte Morandi. Il problema è come far sì che domani ci siano 18000 veicoli in meno che transitano. Il PUM dovrebbe avere come obiettivo far diminuire queste auto. Gli strumenti ci sono, l'abbiamo già detto diverse volte: prima di tutto il trasporto ferroviario, che non significa soltanto la bretella di Borzoli ma significa avere materiale rotabile che sia adatto al contesto urbano genovese, significa tutta una serie di cose su cui il Comune sta poco lavorando. Per questo gli obiettivi di riequilibrio modale del 2 - 3% che si dà il comune, riteniamo che siano miserrimi. Noi chiediamo che siano il 10%. Se abbiamo una rete di cambio per entrare in città, un servizio ferroviario che funziona, ecc. vediamo che dal ponte Morandi i veicoli probabilmente riusciamo a toglierli. Ringrazio i Comitati che si sono sottratti all'effetto Nimby e gli abitanti della Valpolcevera e del Ponente che hanno capito che il problema era uguale per tutti, che non si sono divisi. Come associazione ambientalista sottolineo che non sono stati messi tra gli indicatori per discriminare i tracciati gli impatti

ambientali reali. Ultima cosa è sul criterio bizzarro di finanziare le infrastrutture nel nostro paese. Possibile che il Comune di Genova per fare un ascensore ha delle difficoltà mostruose e invece debba accettare questo?

Patrone: vi parlo col fiatone ma perché sono emozionato. Si è parlato tanto di testa, di emozioni facciamo fatica a parlare. Sono emozionato perché la gronda se fatta non passerà davanti a casa mia ma andrà a devastare posti che amo. Non so quanti sanno cosa vuol dire amare un posto, io avevo chiesto sul sito se qualcuno poteva fare lo sforzo di pensare al luogo che più amano e di pensare che lì ci passi un'autostrada che forse è inutile, ma nessuno mi ha risposto. Voglio fare due brevi appunti. Il primo punto è che durante il dibattito pubblico ho rilevato da parte di chi deve decidere che sghignazzavano, facevano risolini, gomitate, Prima di parlare bisogna stare ad ascoltare cosa dice un altro. Seconda cosa: chiedo di considerare nella relazione finale, uno dei punti fondamentali è quello relativo all'etica, qualcuno ha usato la parola etica, mi sono interrogato e mi sono trovato a non avere strumenti, noi stessi abbiamo usato poco la parola etica. Interrogiamoci tutti quanti, è un criterio fondamentale per fare delle scelte: potete esplicitare in base a quale etica è giusto che delle persone siano private del posto che più amano al mondo? Io non sono convinto che l'etica dell'aumento dello scambio delle merci sia da perseguire per il bene di tutti.

Grasso: vi faccio una domanda: quale è la strada migliore per vincere un dibattito e la risposta, secondo me, è che una delle due parti riesca a far passare l'idea che la conclusione sia in realtà la premessa. Qui abbiamo avuto un dibattito che si è svolto sulla base di questo concetto. La necessità della Gronda è data per scontata dall'inizio del dibattito, ma il dibattito ha avuto come parte in causa Società Autostrade che ha un interesse e io non li posso convincere a non fare un progetto; Società Autostrade non ha alcun interesse a discutere se la Gronda serve o meno. E' questo il difetto alla base. E' come se agnello e lupo discutessero su cosa fare per cena. Se la premessa era questa, si è discusso pochissimo sulla sua utilità. Ho letto un paradosso e l'ho proposto al primo incontro tematico, il paradosso di Braess che dice che se aggiungo una strada a un circuito, il traffico, invece di migliorare, peggiora. Questo è un risultato scientifico. Penso a che cosa era la Corea del Sud quando noi abbiamo cominciato a parlare di metropolitana. Che cosa è diventata oggi la Corea del Sud? Ci sono passati avanti. A Seul c'era un'autostrada a sei corsie, l'hanno buttata giù e ci hanno fatto un parco: il traffico è migliorato. La gente va di più in macchina, usa più le strade e il traffico aumenta, ma è un traffico che non produce ricchezza. Ci sono una serie di fattori che fanno sì che si usi di più la macchina perché è stata favorita dalle opere, ma senza ottenere niente. Sono stati presentati studi sulla base di modelli su come evolverà il traffico con proiezioni, ma considerano che il traffico sia indipendente dalla Gronda, ignorando il paradosso. Più aggiungerete possibilità di far passare macchine, tanto più quelle macchine passeranno e non ci saranno mai quelle ore recuperate. Il problema del traffico non è stato risolto altrove, perché dovremmo risolverlo noi con questa opera colossale?

Alloisio: Ormai penso che si sia detto tutto e di più. Volevo parlare del dopo, del fatto che si vuole costruire questo osservatorio con altre istituzioni. Proporrei di inserire il prof. Bobbio e il suo staff per mantenere una continuità anche informativa. Presuppongo che anche grazie a lui molte informazioni sono venute fuori. Hanno partorito un bambino, cerchiamo di non darlo in affidamento a chissà chi. Spero che il Comune tenga in considerazione la vita del cittadino, che ci possa essere una reale collaborazione che negli ultimi 20-30 anni non c'è stata. Magari mettere all'interno anche l'università di Scienze Politiche, all'interno dell'Osservatorio... per poterci tenere informati, per far sì che non si chiuda tutto in un cassetto.

Bobbio: La ringrazio anche per l'invito che non credo di poter accettare. La parola a Valerio Gennaro dei Medici per l'ambiente.

Gennaro: ringrazio per l'amministrazione che sta cercando di ascoltare e ringrazio per i comitati che nel tempo libero stanno lavorando in modo scientifico e con metodo. Di salute si è parlato pochissimo, la grande opera di cui ha bisogno Genova è mettere al centro la salute, siamo all'anno zero anche come cultura della prevenzione primaria, se Genova ha bisogno di lavoro e di crescere può crescere non occupando mare e quant'altro, si tratta di farla crescere secondo quello che è il territorio e la popolazione. La grande opera è di centrare la qualità della vita della popolazione. Questa sopportazione

che una quota di Genova ha avuto finora... sarebbe il caso di investire per cambiare strada, la gronda si può evitare, si potrebbe cominciare a ridurre lo spostamento. E' possibile che ci sia gente che si sposta da casa ad un altro posto per andare a lavorare ad un computer quando potrebbe stare a lavorare da casa? Potrebbe essere un'occasione questa per fare in modo che Genova cresca.

Presenti: Una cosa importante che ho sentito questa sera riguarda la sanità e spero che la Gronda subisca lo stesso destino dell'ospedale di vallata ossia se ne parli e poi non si faccia più niente per altri 50 anni. Io non sono d'accordo con l'opzione zero nel senso che qualcosa si deve fare, ma che sia qualcosa fatta con attenzione, razionalità e senso di responsabilità; una cosa che non dia fastidio a nessuno, che porti il consenso delle persone possibilmente come le formiche che lavorano sottoterra, naturalmente con tutte le garanzie necessarie, facendosi seguire da tecnici che lavorano in tutto il mondo. Penso che il Comune di Genova debba sapersi porre nella posizione di ascolto di chi propone cose sagge. Penso che la Gronda fatta sopra alle teste della gente sia una cosa che la gente subirà sempre. Spero che la gente si renda conto che se un politico sbaglia, alle elezioni successive debba cadere e non venire rieletto. La politica deve stare a sentire quello che dice alla gente.

Bobbio: Dò la parola all'Assessore Andrea Ranieri

Ranieri: Io personalmente e l'amministrazione comunale usciamo dal dibattito pubblico più ricchi e consapevoli. Abbiamo affidato il dibattito ad una Commissione indipendente, dalla Società autostrade e da noi, al fine di fare una verifica seria, coinvolgendo più cittadini possibili, ascoltando, acquisendo dati, informazioni e contributi tecnici. Ci ha presentato una relazione seria ed obiettiva in cui, andando anche di là del mandato originario, ha espresso anche le ragioni di chi è contrario all'opera. Consegniamo la relazione a Società autostrade che in un tempo definito, che speriamo sia più breve possibile, ci presenterà un progetto. Come Comune abbiamo scelto di non partecipare attivamente con ipotesi nostre alla discussione perchè non volevamo in nessun modo predeterminare soluzioni e non volevamo che il dibattito assumesse un aspetto politico e addirittura di confronto fra istituzioni diverse. Abbiamo gestito direttamente solo quella parte del dibattito che riguardava l'eventuale ricollocazione della popolazione su cui era diretta la responsabilità del Comune. Questa è la fine di una fase, la Commissione consegnerà la sua relazione, saranno avviate tutte le procedure previste, dalla discussione nel consiglio comunale, alla valutazione d'impatto ambientale e ci saranno tutte le possibilità di continuare ad esprimere le vostre idee e a presentare le vostre eventuali proposte. Accogliamo la proposta della Commissione, emersa dal dibattito, di tenere comunque aperto un osservatorio, con la partecipazione di cittadini per collaborare continuamente nel progetto. Questa è la conclusione del dibattito, ringrazio anche chi fischia che comunque ha partecipato.

Bobbio: a questo punto non mi resta che dichiarare chiuso questo dibattito pubblico e di ringraziare ciascuno di voi per la partecipazione appassionata.