

## Incontro tematico

### La Gronda e il territorio: verso una progettazione integrata

Lunedì 27 aprile 2009, ore 10,00 - 13,00 presso Palazzo Tursi, via Garibaldi 9 (Salone di rappresentanza)

**Bobbio:** Mi scuso perché molti avevano sollevato l'obiezione di spostare l'incontro al pomeriggio. Mi spiace molto, ma non siamo riusciti a spostarlo. Come al solito ci sarà il verbale pubblicato sul sito in modo che tutti possano avere le informazioni sull'incontro di oggi. Siamo qui per affrontare il tema della progettazione integrata che significa capire come sia possibile progettare un'opera con attenzione per il territorio entro cui questa opera si inserisce, utilizzando a questo fine anche i fondi compensativi. Vi proponiamo due esperienze in cui il problema è stato posto, è stato affrontato. La prima esperienza è il nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione con particolare attenzione alla Val di Susa di cui parlerà Mario Virano. La seconda esperienza di progettazione integrata è presentata da Christian Novak del Politecnico di Milano che ci parlerà della Pedemontana. Io ho chiesto a entrambi di stare nei 20 minuti, in modo che ci sia discussione.

**Virano:** Due cenni di inquadramento, la vicenda della nuova linea ferroviaria Torino-Lione ha incontrato una grande opposizione per molte ragioni di contenuto e anche di metodo, sostanzialmente secondo la prassi largamente praticata, soprattutto in Italia, per cui il progetto viene fatto dal promotore e il confronto si avvia quando il progetto è fatto. A livello di progetto preliminare, la sede è la conferenza dei servizi in cui per lo più si correggono errori, si mitigano i problemi, si cerca di compensare i danni. Questa logica, che ritengo un segno di rilevante arretratezza nel modo di affrontare la progettazione delle grandi infrastrutture, in Italia è stata una delle cose che ha condotto a manifestazioni di massa, la sospensione dei processi attuativi, l'apertura di un tavolo a Palazzo Chigi e l'apertura di un tavolo tecnico costituito da una quarantina di persone espressione di tutte le parti interessate (Ministero, Regione, Provincia, Comuni, Comunità Montane) nel tentativo di dipanare il groviglio. Nello sviluppo successivo la vicenda ha finora interessato dall'autunno del 2006, 3 governi in una linea di sostanziale continuità sul tema con sfumature diverse e la decisione del ministro Di Pietro di togliere l'opera dalla legge obiettivo per riaprire i giochi e la discussione e successivamente l'abbandono del progetto che era stato avviato (linea blu nelle slides). Abbiamo quindi riaperto una discussione di carattere complessivo, l'osservatorio ha affrontato innanzitutto 4 interrogativi: 1) cosa si può chiedere alla linea storica già esistente e qual è la sua capacità e quali le prospettive vere che ad essa si possono assegnare nel tempo; 2) la domanda di traffico sull'intero arco alpino; 3) l'analisi del collo di bottiglia del nodo metropolitano di Torino; 4) le possibili alternative di tracciato in generale, ma soprattutto in Val di Susa. Abbiamo affrontato queste questioni in 70 settimane consecutive di lavoro senza interruzioni, abbiamo trovato su tutti i punti un sostanziale accordo con qualche distinguo di cui si è dato compiutamente atto nelle pubblicazioni nei quaderni dell'osservatorio e il 29 giugno del 2008, in un rush finale di 2-3 giorni in un eremo a 1750 m, abbiamo messo assieme un accordo che ha consentito l'avvio della progettazione. L'avvio della progettazione, per ora allo stadio preliminare, è caratterizzata da elementi di contenuto e da elementi di metodo. Gli elementi di metodo riguardano il fatto che abbiamo provato a cancellare quel modello che ho ricordato prima (progetto sviluppato dagli esperti di settore, guardare gli effetti e poi provare a migliorarli) e a provare a ribaltare la logica: far sì che input dal territorio, valori e caratteristiche del territorio entrino a far parte del progetto fin dall'inizio con lo stesso livello di importanza che hanno i vincoli, nel nostro caso, ferroviari: raggi di curvatura ecc. Accanto a questo anche l'individuazione preventiva del modello di esercizio, cioè immaginare che cosa si vuole che avvenga su quella infrastruttura, almeno per un significativo orizzonte temporale, immaginare fin da subito il modello di esercizio in modo da capire quali vincoli e quali livelli di libertà può avere la linea (ad es. individuare le parti che funzionano solo come merci e quelle che funzionano sia merci che passeggeri comporta che in certi tratti i raggi di curvatura siano minori e quindi si possano adattare meglio al territorio). Poi ci sono gli elementi di contenuto: immaginare che non si progetta una linea e poi vediamo cosa capita, ma si cerca di fare un'operazione contestualmente di progettazione dell'infrastruttura e insieme di riprogettazione di un ambito di territorio sufficientemente ampio da poter accogliere miglierie e benefici collegati che il territorio stesso

può presentare. Questa slide è per ricordare che si era partiti da quel tracciato con linea blu che non serviva neanche Torino, non la connetteva in maniera efficiente neanche per i passeggeri, ma soprattutto non serviva la piattaforma logistica di Torino (scalo di Orbassano) e avrebbe comportato di abbandonare quest'area, considerarla come area di risulta e andare a occupare un altro milione di metri quadrati a nord per avere una piattaforma logistica sulla linea nuova. Questa logica è stata corretta e noi adesso stiamo lavorando per avviare la progettazione alla luce dei criteri nuovi.

Adesso richiamerei pochissimi elementi. Ad esempio noi avevamo una difficoltà supplementare. La linea tra il confine francese e la connessione della Torino Milano ricade sotto due aree di competenza molto diverse tra di loro, c'è una parte comune di raccordo internazionale e una parte nazionale. La parte comune, ovvero la parte internazionale è di competenza di un soggetto binazionale ossia una società di diritto francese posseduta al 50% dalle ferrovie francesi e al 50% dalle ferrovie italiane. Questo soggetto non risponde al governo italiano, né a quello francese, ma a una commissione intergovernativa e qualunque atto compia, lo fa attraverso una gara europea. La gara europea si chiude il giorno 15 di maggio. La parte sottostante nazionale è di competenza di Rete Ferroviaria Italiana e risponde quindi al governo italiano. Dietro questa distinzione giuridica, ci sono anche culture tecniche diverse. La cultura tecnica francese è molto diversa dal punto di vista della prassi ambientale da quella di RFI. Sono ugualmente affidabili dal punto di vista della competenza tecnica strettamente ferroviaria, ma la sensibilità per le questioni ambientali e territoriali è abbastanza diversa perché ci sono storie diverse alle spalle. Il primo problema che noi avevamo (e abbiamo perché nulla di quello che vi dico è conquistato) era quindi garantire unitarietà di indirizzo e di progettazione tra la parte internazionale e la parte nazionale. Questo tema è stato affrontato e spero risolto al 4 febbraio di quest'anno attraverso la definizione di sette specifiche tecniche che sono entrate a far parte contemporaneamente dei documenti di gara di LTF e dei documenti di affidamento di RFI. Queste sette specifiche varate il 4 febbraio sono state pubblicate da "Edilizia e Territorio" sul numero del 18 febbraio 2009. Queste specifiche tecniche riguardano aspetti organizzativi e aspetti di merito. Gli aspetti organizzativi riguardano soprattutto il fatto che l'osservatorio (il tavolo a cui siedono tutte le rappresentanze territoriali) raccoglie dai territori le soluzioni che sono ritenute dai territori proponibili e l'inquadramento che si ritiene necessario attuare perché queste siano proponibili. Abbiamo suddiviso il territorio in 5 grandi ambiti (metropolitano est, metropolitano di corso Marche, zona sud dove c'è la piattaforma logistica, la bassa valle e l'alta valle), ulteriormente suddivisi in aree-problema. Abbiamo completato la raccolta delle proposte che provengono dai territori fatta eccezione per una parte della bassa valle che è particolarmente delicata e che affronteremo nelle prossime due settimane. Le indicazioni che sono venute dai vari territori dicono quali sono i tracciati che vengono considerati proponibili alla progettazione ossia che cosa si ritiene che i progettisti debbano progettare, entro quali limiti debbano contenere il loro sviluppo progettuale e per ognuna delle alternative (in totale ce ne sono 3, ma su un'area molto limitata quindi è sempre un unico corridoio con soluzioni che differiscono di qualche centinaia di metri massimo un paio di chilometri quindi non sono macro opzioni ma subopzioni). Ai progettisti viene chiesto preliminarmente di sviluppare un primo approfondimento intorno alle criticità che vengono segnalate, in modo che nel giro di sei mesi se ne possa discutere e si possa arrivare ad una soluzione, partendo dalle tre proposte. I progettisti partono dalle indicazioni che vengono dal territorio. Abbiamo chiesto e ottenuto che i due team di progettazione (internazionale e nazionale), formino un unico comitato di coordinamento che è il nostro interlocutore diretto dell'osservatorio e noi, mensilmente, verificiamo lo stato di avanzamento dei lavori in due direzioni: dal punto di vista critico cioè se ci sono delle cose che non piacciono per stopparle o riorientarle subito; dal punto di vista dello sfruttamento di nuove opportunità che il territorio può fare emergere.

Concludo con due esempi concreti. Per quello che riguarda i territori nel cuore della valle ossia Susa, abbiamo assunto due criteri: il primo è di non usare terreni nuovi, ma utilizzare aree già occupate. Nel fare questo, è uscita la proposta inedita di realizzare una stazione ferrovia internazionale a ponte sulla nuova linea, affiancata alla linea storica e alla strada statale. Questa novità rappresenta dal punto di vista del marketing territoriale una grande opportunità turistica perché si può arrivare da grandi distanze e fermarsi nel cuore della valle, scambiando con le linee locali e con le navette. La seconda considerazione che vi mostro riguarda un altro punto delicato dove si passa dalla zona internazionale alla zona nazionale. Qui si arriva attraverso una galleria a un contesto ambientale di pregio. I progettisti francesi hanno tracciato il primo schema e hanno detto che si sarebbe usciti in un piccolo eden. Non è stato ritenuto accettabile e ci si è posti la domanda in merito alla possibilità di correggere lo schema. Rimaneva però un bellissimo viale che porta ad una vecchia fabbrica di ceramiche in disuso. La linea lo avrebbe tagliato. Abbassando di poco l'inclinazione si evita di tagliare il viale e si passa sotto. La morale è che il progettista

infrastrutturale in genere lavora nella scala del chilometro, quando si affronta il tema ambientale e del territorio, si lavora nell'ordine della decina di metri. Questa è una rivoluzione: imporre ai progettisti di ragionare nell'ordine della decina di metri è uno dei punti cruciali che stiamo cercando di affrontare. Il nostro obiettivo è quello che la progettazione venga orientata secondo questi criteri. La progettazione preliminare verrà completata all'inizio del 2010, vedremo se i risultati saranno quelli sperati.

**Novak:** Il caso della Pedemontana è decisamente diverso, non tanto per le questioni che implica quanto per la fase del progetto: siamo nella fase del progetto definitivo e i cantieri partiranno nel 2010-2011. Rispetto al tema principale di oggi, integrazione della progettazione, siamo in una situazione particolare, ma molto diffusa sul territorio italiano di assenza totale di integrazione del progetto: abbiamo iniziato a lavorarci nel novembre 2007 in assenza totale di integrazione, esisteva un progetto preliminare, esito di circa 40 anni di ipotesi progettuali, una situazione molto complessa. Nel novembre 2007 le cose sono cambiate, a valle di un progetto preliminare approvato dal CIPE con una serie consistente di osservazioni, cambiano i vertici della Pedemontana lombarda e il nuovo presidente chiede una consulenza al Politecnico per provare a costruire un progetto di compensazione ambientale che potesse costruire un processo di progettazione integrata con i territori, una sorta di progettazione rimediale dopo il progetto, dopo una serie di contrapposizioni con il territorio e una serie di contrarietà di alcuni territori. Il gruppo di lavoro coordinato da Lanzani ha provato ad impostare un progetto di compensazioni ambientali che potesse avere questo valore di integrazione, con i 15 parchi attraversati dalla Pedemontana. Parliamo di un'intera regione urbana, un'autostrada di 84 km, 70 km di viabilità complementare integrata al progetto autostradale e generalmente richiesta dagli enti locali, stiamo lavorando in un'area molto importante anche dal punto di vista economico con enormi problemi di mobilità e qualità ambientale. Gli spazi aperti sono spazi residuali ed è difficile fare una nuova strada, per un terzo la strada è interrata, ma attraversa anche spazi molto pregiati oppure piane agricole ancora non particolarmente antropizzate. Il progetto preliminare aveva il pregio di essere abbastanza ben integrato rispetto agli insediamenti, ma con il problema di inserimento rispetto al territorio e un difetto di fondo di pensare ad un'infrastruttura autostradale anziché ad una tangenziale, che avrebbe più uscite, sarebbe senza pedaggio, presenterebbe minori impatti degli svincoli. C'è una integrazione quasi mancante con il ferro, il tracciato non è sempre rispettoso del territorio che attraversa, in alcuni casi la volontà delle amministrazioni locali ha spostato il tracciato al confine dei comuni. L'idea è di muovere dal progetto preliminare attraverso un progetto di compensazione ambientale e, attraverso questo progetto, provare a innescare una riqualificazione ambientale estesa. Alcuni esempi da cui siamo partiti: ad esempio la tangenziale di Maastricht.

Il budget, questo è stato un grosso cruccio che ci ha accompagnato fino alla consegna del progetto definitivo: non è detto che il budget per compensazioni ambientali venga dedicato a compensazioni che sono veramente ambientali, la norma dà la paternità ai singoli comuni, l'idea è stata quella di costruire un progetto, qua sì, integrato che prevedesse che il budget venisse usato esclusivamente per progetti di tipo ambientale, addirittura arrivando a dire che se realizziamo un parco, realizziamo la parte verde del parco, ma non le panchine, l'illuminazione o le fontane che restano a carico del Comune. Con estrema rigidità, abbiamo portato avanti questa decisione e questa decisione ha pagato, riducendo i costi degli elementi non ambientali dei progetti abbiamo potuto estendere la progettazione a territori più ampi. Il 3,5% del budget è una cifra intorno ai 5 milioni di euro che è stata destinata alle opere ambientali. Abbiamo preteso una visione di insieme perché su un territorio di 100 km, senza visione d'insieme, si sarebbe persa la possibilità di fare una progettazione integrata. Non si tratta di una piccola area, non si tratta di una valle, ma di un contesto territoriale molto esteso. Altro elemento fondamentale, è stata la concretezza.

La cronistoria. Il progetto è stato fatto in tempi impressionati, abbiamo l'incubo Expò 2015, il progetto deve essere concluso prima. Il bando per la progettazione definitiva è stato un elemento centrale perché ha ulteriormente accelerato i tempi. Chi ha vinto il bando ha fatto un ribasso non solo dei costi, ma anche della tempistica di progettazione. Altro elemento di integrazione è stato il fatto che il nostro ufficio di compensazione ambientale è andato a lavorare dentro la società progettista, questo ha creato un collegamento diretto, quotidiano con chi stava gettando le basi del progetto. In questa fase abbiamo costruito il processo di integrazione attraverso strumenti classici (strumenti urbanistici territoriali); abbiamo valutato tutte le progettualità locali esistenti sul territorio interessato, abbiamo studiato il progetto autostradale dicendo la nostra parola dal punto di vista degli impatti ambientali; abbiamo confrontato le matrici di valutazione ambientale cioè i meccanismi con i quali Pedemontana intendeva valutare gli impatti ambientali. Abbiamo effettuato una serie di incontri attraverso uno schema

concettuale di partenza che prevedeva un collegamento ciclabile che collega il Ticino a Bergamo e attraversa una serie di parchi e una serie (45) di progetti ambientali localizzati. Una prima componente è una strada ciclabile che si estende, non affiancando l'autostrada, per 25 km che connette i parchi e più della metà dei progetti ambientali realizzati. Tutto ciò è connesso con la rete di percorsi pedonali e ciclabili già previsti nel progetto. Il progetto è anche un progetto architettonico con aree di sosta, con una serie di integrazioni e di modifiche quasi totale degli elementi tecnici del progetto di base dell'autostrada.

Il secondo elemento del progetto riguarda i 45 progetti locali di cui 29 sono realizzati direttamente dalla Pedemontana. I progetti prossimi all'impatto o adiacenti all'infrastruttura sono stati inseriti nel progetto definitivo e sono stati inseriti nella legge obiettivo con conseguenti agevolazioni ad esempio in sede di espropri.

Il processo è stato lungo e complesso, è iniziato con schede interlocutorie e ipotesi di partenza.

I numeri del progetto (slides).

Due esempi per capire come si è sviluppato il processo. Si è costituita una mappa di progetto con le associazioni e gli enti locali. Entro questo scenario, si è istituito il processo di progettazione. Il processo di compensazione, dando soldi, ha innescato una accelerazione del processo di parco e di ampliamento di parco (esempi nelle slides).

I costi dei progetti di compensazione ambientale (slides).

**Bobbio:** Possiamo aprire la discussione. Tutti e 2 i casi ci interessano moltissimo, quello di Virano perché si tratta di un metodo di progettazione con il territorio ad una scala di qualche decina di metri con attenzione per il particolare; il secondo è un caso un po' diverso, avviene dopo che il progetto che è stato fatto, ma ci interessa perché si tratta di un'autostrada che attraversa anche aree urbane ed è stata trovata una soluzione per usare i fondi di compensazione senza disperderli in mille rivoli, per fare un progetto ragionato che tenti di compensare qualcosa dell'opera.

**Montagnani:** Volevo chiedere a Novak: ha parlato di rapporti tra Politecnico e la società che gestisce l'opera e di rapporti tra voi e le associazioni ambientaliste e i cittadini. Come sono regolati nella realtà? Quali sono gli strumenti reali che ciascuno può utilizzare per difendere la propria posizione?

**Novak:** Il rapporto tra noi e Pedemontana è stato di carattere sperimentale all'inizio, ci è stato chiesto di pensare ad un'idea per costruire un processo di progettazione integrata con il territorio, è stato fatto un primo incarico per un masterplan, un secondo per uno studio di fattibilità e poi un terzo incarico per il progetto definitivo. Il Politecnico non è uno studio di ingegneria quindi non ha neanche la possibilità di firmare un progetto definitivo. Quando si è andati oltre il masterplan, le persone non sono cambiate, ma si è costituita una società privata che non utilizzava più il logo Politecnico. C'è stato un passaggio complicato quando il progetto definitivo è andato in bando ed è stata vinta una gara e quindi sarebbero stati loro a progettare le compensazioni ambientali, ma è stata loro sensibilità di dare in subappalto allo stesso gruppo di persone la gestione del processo. Il processo è stato portato avanti con estrema libertà da parte nostra di contattare le amministrazioni, le associazioni. Pedemontana ha attuato alcune decine di incontri pubblici nei territori in cui si esponeva a critiche e rimostranze, Pedemontana inoltre, in modo autonomo, ha incontrato più volte sindaci, associazioni, enti dei parchi, quindi il nostro lavoro è stato un lavoro parallelo e integrato. Poi sono state fatte una serie di incontri promossi dalla Provincia e una serie di incontri di carattere informale con i sindaci, ho sul cellulare il numero di telefono di 84 sindaci, è stata anche una questione di interlocuzione diretta, di faticosissima ricostruzione di fiducia tra progettisti e territorio, dopo 40 anni di idee di Pedemontana non senza problemi con associazioni ambientaliste, con altri attori perché il passaggio culturale non è facile, lo scontro sull'autostrada è facile, ma l'incontro sulle opere di compensazione non è altrettanto facile.

Esisteva un contratto per il progetto ambientale ed è parte integrante del progetto dell'autostrada, almeno per i 29 dei 45 progetti locali, gli altri progetti locali sono gestiti direttamente dai parchi. Per questo è stato fatto un progetto di fattibilità e a questo è stato dato un budget con un appoggio della Provincia nella fase gestionale.

**Pastorino:** Io volevo chiedere qualcosa in merito alla Val di Susa. Lei parlava del primo progetto che è stato completamente bocciato. Era un progetto che parlava solo di alta velocità e che tagliava completamente fuori Torino. Questa è una caratteristica anche di altri progetti. Ieri abbiamo avuto un

incontro con i resistenti al progetto alta velocità che ci confermavano la stessa cosa: immaginiamo l'alta velocità Bologna-Milano senza collegamenti intermedi. Un'altra cosa interessante che ha detto è in merito alla legge obiettivo. Lei ha detto che il progetto è stato tolto dalla legge obiettivo. E' meglio progettare essendo inseriti o essendo fuori della legge obiettivo? Nella grande manifestazione della Val di Susa, c'erano rimaste in mente le fasce tricolori dei sindaci. Adesso, quanti sono seduti al tavolo con lei e quanti sono rimasti dall'altra parte a protestare?

**Virano:** La questione del cambio del progetto: il progetto iniziale (quello di Lunari) era Milano-Lione, passava per le parti di Torino, ma il miglioramento del territorio vallivo dell'area torinese era lasciato solo ad un effetto secondario. Siccome si prevedeva il passaggio di molto traffico, soprattutto merci, sulla nuova linea, si sarebbe sgravata la rete storica quindi diventava possibile un miglioramento. Questa tesi è stata contestata da tutti, compresa la Regione, la Provincia e il Comune di Torino, ed è stata immaginata questa bretella contemporaneamente stradale, autostradale e ferroviaria che metteva in comunicazione la nuova linea a nord con la vecchia piattaforma a sud. Il Cipe ha approvato, ma le ferrovie non intendevano finanziare nulla. L'aver riconsiderato il tracciato e aver ricondotto la bretella ad un pezzo della linea, ne ha cambiato la natura e anche il finanziamento va in capo all'opera principale e non diventa un'aggiunta a carico degli enti locali. Quel progetto aveva altre criticità: attraversava la zona a più alta concentrazione di rocce amiantifere e poi tagliava la valle trasversale della Val di Susa, la Val Cenischia, con un viadotto basso e tracagnotto. C'erano varie perplessità, ma soprattutto non c'erano connessioni con i territori, quella con Torino era molto problematica. L'idea di portare invece una stazione internazionale nella valle (che peraltro i francesi nella loro valle avevano previsto) è sicuramente di grande rilievo. Legge obiettivo: è utile e funziona molto bene se c'è uno zoccolo di consenso preventivo, è uno strumento che facilita. Se viene usata per bypassare il fatto che non c'è accordo, ma se un soggetto la usa e l'altro la subisce, allora non funziona. Non serve per eludere il problema del consenso. Il vero obiettivo, a conclusione del lavoro dell'osservatorio, non è tanto il riuscire a mettere giù i binari senza eccessivi sconvolgimenti, quanto il fatto che si pongano le basi per far maturare, nel Parlamento italiano, la convinzione dell'inserimento nella legge obiettivo di un articolo zero che dicesse che, prima di applicarla, almeno per alcune grandi tipologie di opere, ci fosse una fase preliminare in un tempo dato in cui, prima di cominciare il progetto, quando sono semplicemente esplicitati i cardini di cosa si vuole fare, su quella intenzione vengano sentiti tutti i soggetti interessati da un soggetto terzo, neutrale e in grado di rendicontare ciò che emerge. Dopo di che le opzioni che possono emergere sono sostanzialmente tre: il promotore molla tutto perché è troppo complicato; il promotore va avanti e si accolla l'onere del conflitto sociale; il progetto viene impostato tendendo già conto in larga misura di quei problemi che in ogni caso emergerebbero (è ciò che avviene in Svizzera, in Francia). In quest'ultimo caso, molte variazioni possono già essere applicate senza neanche arrivare al momento delle compensazioni perché è la stessa impostazione progettuale che si propone di generare valore aggiunto per il territorio. Questo dà luogo ad un progetto che presenta un tasso di criticità e di consenso nel suo sviluppo successivo di gran lunga diverso da quello che si può avere altrimenti.

**Montagnani:** Esiste già l'articolo zero quando si parla di dibattito pubblico o di valutazione ambientale strategica. Quello che dice ci trova d'accordo, esistono già gli strumenti, basta applicarli.

**Virano:** Sì e no, dobbiamo prendere atto che pur avendo un'impalcatura teoricamente ricchissima che potrebbe consentire tutta una serie di operazioni, di fatto, tra il momento della valutazione preliminare e la concretezza di un progetto infrastrutturale, esiste una zona grigia che fa sì che noi, nei fatti, registriamo che non è metabolizzato nei nostri modi di operare. E' un dato di fatto che non scatta quel meccanismo che lega ciò che avviene sul territorio a ciò che cambia in un progetto.

Per i sindaci: nel territorio della Val di Susa, nelle elezioni del 2004, tutti i partiti avevano assunto posizioni non Tav quindi le rappresentanze dei Consigli Comunali erano e sono fortemente caratterizzate da questo orientamento. Questo ha posto grossi problemi agli stessi sindaci con cui si sono aperti dialoghi perché all'interno dei loro Consigli hanno sempre avuto una componente che legava il proprio mandato al messaggio politico di protesta contro l'infrastruttura. Nonostante questa difficoltà politico-istituzionale non di poco conto, il dialogo con i sindaci si è sviluppato in maniera molto positiva. I sindaci dell'area metropolitana e tutti i sindaci dell'alta valle sono compiutamente partecipi del processo descritto. Per quanto riguarda la bassa valle, c'è una maggioranza risicata di comuni favorevole e una minoranza che va da posizioni di rigetto totale a posizioni critiche, ma pronte a vedere gli sviluppi. Complessivamente, il



quadro dei sindaci costituisce una rilevante base di sviluppo del processo: sono più dei due terzi. Credo che le attuali elezioni amministrative, al di là del risultato, daranno un segnale: tutte le forze politiche in Parlamento sono favorevoli al processo che stiamo seguendo. Lo scenario è politicamente molto diverso da quello del 2004.

**Gamenara:** Vorrei tornare a Genova. Volevo chiedere se prima di fare un'opera sia giusto accertarne la validità e l'efficacia. A Genova non abbiamo un soggetto terzo che abbia deciso questo, io chiedo un osservatorio anche qui per vedere se è possibile un progetto integrato per lo sviluppo integrato della città. E' possibile che la commissione chieda anche a nome nostro che si costituisca un gruppo che studi lo sviluppo integrato che riguardi non solo la Gronda.

**Bobbio:** Non è facile rispondere su due piedi a questa domanda che è una domanda chiave.

**Pastorino:** Virano non ha specificato chi ha più sensibilità ambientale tra italiani e francesi.

**Virano:** In campo ferroviario la cultura francese è andata molto più avanti sostanzialmente perché nel 1995, quando i francesi ebbero gli stessi problemi che abbiamo avuto noi nel 2005, l'allora ministro prese una decisione coraggiosa e disse dobbiamo smettere di illuderci che il progetto tecnico trovi di per sé consenso per il solo fatto che è tecnicamente valido, prendiamo atto che il mondo complicato e ha avviato quel processo che poi è diventato il debat public. L'aver portato queste tematiche fin dall'inizio nella concezione del progetto ha portato, ad esempio, come libera scelta, RFI a prendere come collaboratori gli stessi paesaggisti. Questo processo non è che avvenga subito, all'inizio i rapporti sono stati un po' complicati, ma successivamente si è avviata un'evoluzione interessante.

**Pucci:** E' emerso che ci sono delle questioni di carattere procedurale da risolvere. Una di queste questioni riguarda il fatto che si discuta su un progetto preliminare. Un'altra questione di carattere procedurale è come accompagnare la progettazione integrata che in realtà non dovrebbe essere parcellizzata tra vari enti locali. La questione che poneva il signore è fondamentale, l'osservatorio della Val di Susa è stato definito dal Ministero, ma nel caso della Pedemontana, si è effettivamente aperta una questione di carattere gestionale sulla presenza di Pedemontana spa all'interno dell'osservatorio e su quale forma di osservatorio.

**Novak:** Vorrei rispondere con una battuta sul rapporto su cosa è più efficace se legge obiettivo o le compensazioni ambientali: sicuramente la legge obiettivo che garantisce tempi e procedura. Si potrebbe ipotizzare un uso strumentale della compensazione ambientale come contentino: in parte lo è, ma in parte non è stato così. Le compensazioni ambientali sono guidate da una divisione di budget legata alla valutazione dell'impatto dell'opera, il fatto di aver costruito un progetto integrato su tutta l'autostrada ci ha permesso di essere più indipendenti rispetto alle richieste locali. I diversi comuni hanno avuto nei confronti delle compensazioni atteggiamenti molto diversi, alcuni non volevano le compensazioni, volevano l'autostrada; altri sono venuti una volta e non si sono mai più visti. L'effetto babbo natale era non sempre così desiderato perché a volte era un progetto scomodo che andava contro altri interessi, ad esempio i progetti di crescita urbanistica a ridosso del tracciato. Ultima cosa: Pedemontana è molto diversa dal caso della Val di Susa, la lunga storia del progetto della Pedemontana, la crisi della mobilità di quell'area sono cose che hanno vissuto e vivono i cittadini quotidianamente, capita da Milano a Macherio che sono 10 km di metterci due ore e mezza, la consapevolezza della necessità dell'opera insieme alla legge obiettivo hanno sicuramente accelerato più che le compensazioni.

**Bobbio:** Quando prima Virano parlava dell'articolo zero della legge obiettivo, somiglia abbastanza a quello che abbiamo fatto a Genova in questi mesi.

**Massa:** Senza nulla togliere all'esperienza della Pedemontana, mi sembra non abbia nulla a che vedere con l'attuale situazione genovese. Prima di tutto per i tempi di percorrenza diversi, lì c'era un problema di traffico maggiore, e secondariamente a Genova non ci sono molti comuni che si contendono le compensazioni. Anzi, a noi sembra che il Comune di Genova voglia ottenere le compensazioni. Allora quest'opera serve oppure il Comune spinge per avere le compensazioni?

**Selleri:** Raccogliamo tutte queste indicazioni.

**Torresi:** Raccogliere vuol dire far tesoro, poi vagliare e fare una sintesi. Come è stato giustamente ricordato oggi, stiamo facendo un'azione per sopperire alla mancanza di dialogo che c'è stata nella fase preliminare del progetto. E' difficile, anche solo dialogando con gli enti, riuscire, però forse lo stimolo dell'articolo zero deve essere anche uno stimolo per far funzionare quello che c'è già. Noi, lo dico come cittadino, auspichiamo che la pianificazione territoriale che fanno gli enti istituzionali sia un qualcosa fatta in maniera approfondita e che sia rispettata. Non è pensabile per un paese moderno porsi delle domande a fine ciclo che rischiano di essere improduttive. Conosco molto bene il progetto della Pedemontana, è un progetto sulla cui compensazione si è usato il termine rimediabile, ma forse rimediabile è tutto il territorio. In Brianza si sono fatti servizi e attività senza preoccuparsi di metterle in comunicazione, il progetto della Pedemontana nasce come rimediabile in sé. Il progetto preliminare nasce dopo un lavoro di due anni fatto da 64 Comuni e altri enti con un punto di vista del territorio dettagliatissimo. Forse quegli enti che conoscono bene il territorio non raggiungono bene questi obiettivi se poi c'è bisogno di una ingegneria rimediabile. Bisogna che anche le amministrazioni non abdicino alle proprie prerogative e responsabilità. In questo senso la storia dei progetti è un elemento che non può essere disconosciuto, se si discute di 20 anni di Gronda, bisogna che qualcuno se ne faccia carico: o si parla del nulla o ci deve essere un fondo di verità. Noi in modo aperto, qualcosa lo abbiamo già accolto, un grosso impegno, che è il fatto che nonostante si fosse arrivati ad un progetto, abbiamo deciso di cominciare punto e a capo e partecipare a questo dibattito, noi ci mettiamo la faccia, questo non è che conta nulla, va nella direzione di prendere dal territorio stimoli per fare un progetto migliore, ma non per non fare un progetto. Questo dibattito è il primo in Italia, sicuramente rende organico il dialogo e spero che alla fine emerga un progetto migliore.

**Pastorino:** E' interessante la proposta di Bruno e l'intervento di Paola Pucci cioè sarebbe interessante capire le caratteristiche dell'osservatorio e il ruolo del gestore.

**Bobbio:** Molti di voi sanno benissimo che l'ipotesi verso cui si sta andando è quella di costituire un osservatorio locale. Questo processo è in corso da tempo, i verbali sono pubblicati sul sito. L'ipotesi è appunto un osservatorio locale che abbia il compito di intervenire nella fase di progettazione, di valutazione di impatto ambientale e nelle fasi successive. Il fatto che la progettazione debba avere la sua sponda sul territorio è l'ipotesi di base. Questa è l'ipotesi verso cui si sono mossi gli incontri dei tavoli di garanzia. La composizione ad oggi è: il Comune di Genova, i quattro Municipi interessati e una rappresentanza dei cittadini. Come avvenga questa rappresentanza è un punto su cui si deve ancora discutere.

**Pastorino:** Il laboratorio sul traffico dove andrà a finire?

**Bobbio:** La nostra ipotesi è di tenere abbastanza distinte le 2 cose. Un conto è un controllo locale sulla progettazione in cui l'elemento territorio e la conoscenza del territorio giocano un ruolo decisivo, a scala di pochi metri, un altro conto è il laboratorio sul traffico che è stata un'esperienza molto interessante, è stato utile perché si è aperta una comunicazione tra diversi punti, i comitati, le associazioni ambientaliste, il Comune, il porto, si è aperto un circuito, sarebbe molto grave se questo circuito si chiudesse con la chiusura del dibattito pubblico, abbiamo avuto forti richieste specialmente da parte degli ambientalisti, il problema è di capire chi lo tiene insieme, io credo che sarebbe molto importante anche se non ho ancora ben capito come possa diventare permanente.