

# La democrazia della Gronda Per l'autostrada si vota in teatro

Rivoluzione a Genova: decida la gente  
Ma sui 5 progetti si teme l'effetto No Tav

## Inchiesta

FERRUCCIO SANSA  
INVIATO A GENOVA

Nelle assemblee  
dove si discute  
il futuro della città

**D**ibattito. Confronto. Lite, anche. Le decisioni nascono da un magma, comunque bollente. Siamo al teatro Albatros, in quella periferia operaia genovese che per decenni ha fatto della partecipazione la sua bandiera. E, prima ancora di capire l'oggetto del contendere, una cosa ti colpisce: qui si sta provando una nuova forma di democrazia. Faticosa, a volte dolorosa, lo vedi nelle vene delle tempie, nei volti paonazzi. In gioco c'è il destino di centinaia di cittadini e delle loro case, ma anche l'idea di sviluppo della città. Tutto sta in una parola: Gronda. E' il nuovo snodo autostradale lungo una ventina di chilometri che costerà da 4 a 6 miliardi di euro e abbraccerà il Ponente genovese, da Voltri a Marassi, collegando le autostrade per Torino e Milano e bypassando la città: un mega progetto di cui si parla da trent'anni, che si è già man-

giato dieci milioni di euro per studi finiti nel nulla. L'86 per cento è in galleria, resta quel 14 per cento che accende gli animi, in una zona già martoriata da fabbriche e viadotti. Ma soprattutto è la prima grande opera italiana che sarà progettata con il contributo degli abitanti. Urbanistica partecipata, si chiama. Due mesi di incontri come questo: migliaia di persone messe intorno a un tavolo.

L'idea è del sindaco Marta Vincenzi: «I progetti che cambiano la città devono essere decisi con i cittadini». Un modo per evitare di trovarsi di nuovo come in Val di Susa. La posta è alta, c'è in gioco anche il destino politico del sindaco. Quelli che gridano a squarciagola sono tutti, o quasi, suoi elettori: «Ci dicono di scegliere tra cinque percorsi, ma noi non ne vorremmo nessuno», urla Attilio, pensionato di settant'anni, uno che, dopo decenni di sindacato, nei dibattiti ci sa fare. Ma non tutti hanno l'anima del tribuno: ecco al microfono studenti, casalinghe, professionisti. Tutti hanno diritto di parlare. Da queste parti sono abituati a partecipare, con passione, ma civilmente. Niente insulti, anche quando in sala entrano i rappresentanti delle Autostrade, vestito completo, cravatta, espressione di chi darebbe mille euro per essere altrove.

E c'è la Commissione per il Dibattito Pubblico, un organismo indipendente composto da architetti ed esperti, dallo studio Avventura Urbana di Torino al professor Luigi Bobbio. «Noi non appoggiamo nessuna proposta, dobbiamo sol-

tanto favorire il confronto - spiega Bobbio -. Poi tutto il materiale finirà sul sito del Comune di Genova». Con migliaia di mail. Con i numeri civici delle case da abbattere. Così, parlando di Gronda, si capisce molto delle nuove forme di partecipazione. Si vede che di partecipare la gente ne ha voglia e bisogno. Eccome. «Io non mi fido più dei partiti, guardate, in questa sala non c'è neanche uno di loro», accusa Mario, puntando il dito verso un vuoto immaginario.

Intervento dopo intervento si capisce cosa diventeranno, in concreto, quelle linee colorate che corrono sulla mappa proiettata in sala. «Ci ho messo tutta la vita per comprarmi la casa e adesso mi dicono che sarà espropriata e demolita. Che me ne daranno una da un'altra parte, ma non devono essere le Autostrade a decidere dove vivrò», sbotta Matteo, pensionato. Paolo racconta del borgo antico di Vesima, da dove partirebbe la Gronda: «Abbiamo già un viadotto dietro le spalle, perché non costruiscono lontano dal mare?». Ma il gioco è complesso. «Sui viadotti del Ponente passano 25,5 milioni di auto l'anno, nei prossimi decenni aumenteranno del 30 per cento, una massa insostenibile», assicurano le Autostrade. Fischia in sala. E Davide Spinella del comitato «No gronda» chiede nuovi studi: «Vogliamo opinioni

indipendenti, fior di ingegneri hanno detto che la Gronda è inutile e che aumenterebbe l'inquinamento». In sala i «no» stravincono, ogni volta che si proietta uno dei possibili tracciati vedi paura vera sui volti. E compaiono nuove ipotesi, una che tocca il comune di Mele.

Ma c'è anche un'altra Genova fuori dal teatro che sostiene il

progetto. Almeno per quanto riguarda le categorie produttive, dal Porto alla Camera di Commercio. Il presidente, Paolo Odone, non ha dubbi: «In trent'anni abbiamo perso trecentomila abitanti anche perché le imprese se ne sono andate da una città senza accessi. Ma non è solo una

questione economica: la Gronda toglierebbe 45mila auto al giorno dalla vecchia autostrada e farebbe risparmiare centinaia di ore e mezzo miliardo di euro».

Puntare allo sviluppo, ma non dimenticare la casa e l'orto di Matteo. Ecco il problema, e qui la parola torna alla politica. A lei, Marta Vincenzi, perché le proposte del dibattito pubblico non sono vincolanti. E il sindaco una cosa l'ha già detta: «La Gronda si farà».

## L'OPERA DA COSTRUIRE

Una nuova bretella per decongestionare il traffico diretto a Nord

## LA GENTE

«Quel viadotto non può sfrattarci dalle case dove viviamo da una vita»

## La Gronda di Genova



**1983**

prima progettazione



**162-465**

gli abitanti di cui sarebbe espropriata la casa



**10 mln di euro**

spesi per le progettazioni



**4-6 mld di euro**

i costi previsti



**5**

i tracciati allo studio



**7-8 anni**

Il tempo previsto per la realizzazione



**16-22 km**

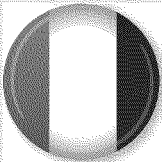
la lunghezza



**200.000 euro**

Il costo del dibattito pubblico

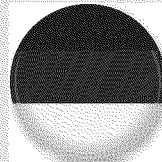
## I modelli in Europa



### Francia

Il dibattito pubblico, débat public, è previsto per legge per le grandi opere. Creato a partire dalla legge Barnier del

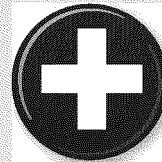
1995 per la protezione ambientale, che riguarda i grandi progetti d'infrastruttura (porti e aeroporti, gestione dei rifiuti nucleari), è stato già applicato per oltre quaranta progetti, soprattutto per disegnare le linee dei treni ad alta velocità Tgv. Il metodo si usa anche per i nuovi piani regolatori delle città.



### Germania

Il contributo dei cittadini ai grandi progetti viene utilizzato e ha portato a un risultato clamoroso. A Berlino era previsto l'abbattimento degli edifici otto-

centeschi del quartiere storico di Kreuzberg, ma grazie ai suggerimenti degli abitanti, gli antichi palazzi sono stati salvati. Il dibattito pubblico è utilizzato anche per la realizzazione di edifici pubblici e privati, dalle scuole ai centri commerciali.



### Svizzera

L'urbanistica partecipata è la regola, soprattutto per i trasporti. Per definire le linee guida del progetto di risistema-

zione della stazione di Zurigo, le autorità hanno consultato la popolazione. A sorpresa gli abitanti hanno chiesto che fosse dedicato maggiore spazio a nuove costruzioni (abitazioni, ristoranti, locali per il tempo libero), per popolare maggiormente il quartiere, in passato simbolo del degrado.





Un'assemblea a Genova sulla Gronda