

Gronda di Ponente e Dibattito Pubblico : Il tempo a disposizione della Commissione e' terminato, facciamo i conti con cio' che e' rimasto.

«Affrontare il tema della città, il suo futuro, il suo territorio come un progetto unitario» (UrbanLab)

Laboratorio degli scenari di traffico e della mobilità'

Con l'odierno 3° incontro del Laboratorio sugli scenari di traffico e della mobilità', si conclude, almeno dal punto di vista formale, per il raggiungimento dei tempi di durata concessi a questo Dibattito Pubblico (con la Relazione finale del 29/04), il percorso iniziato con l'incontro pubblico del 7 marzo us al Ducale, durante il quale gli esperti invitati affrontarono criticamente, ciascuno da un punto di vista personale, il quadro generale dei problemi della mobilità' del nodo genovese valutando gli scenari di traffico sul medio e lungo termine proposti da ASPI.

L'esigenza di affrontare questi temi scaturiva dall'analisi, che la stessa Commissione aveva svolto, dei documenti presentati da ASPI che avevano lo scopo di informare i cittadini sulla ragioni e sulle caratteristiche del progetto come base di avvio del Dibattito Pubblico.

In particolare, le osservazioni della Commissione avevano messo in luce la necessita' di approfondire i seguenti aspetti critici che vennero classificati nell'ambito degli Scenari del traffico e della Mobilità' :

- *“in riferimento agli scenari di traffico, lo studio [ndr : trasportistico di ASPI] tende a proiettare nel futuro il trend di crescita del traffico stradale e autostradale, non tenendo conto della possibile sottrazione di traffico locale su gomma che potrà essere prodotta dal completamento della ferrovia metropolitana e da interventi di riqualificazione e di potenziamento della rete del trasporto pubblico locale (come, ad esempio, gli interventi allo studio nel Piano urbano della mobilità, in corso di redazione).*

Lo Studio non considera la possibilità che quote di traffico merci possano essere assorbite dal trasporto ferroviario, in relazione non solo al potenziamento del nodo ferroviario di Genova, ma anche alla luce delle linee di tendenza e dei provvedimenti decisi a livello europeo in merito al trasporto delle merci, che portano a ritenere improbabile che nel lungo periodo la movimentazione delle merci possa continuare ad essere affidata – come avviene ora – quasi esclusivamente al trasporto su strada.”

Il Dibattito del 7 marzo al Ducale, pur ricco di contenuti su cui venne svolto anche un interessante confronto tra gli intervenuti, non poteva considerarsi esaustivo.

Coerentemente con quanto dichiarato dal Pres. della Commissione L. Bobbio :

- che l'informazione sia trasparente e completa
- che tutte le questioni rilevanti siano affrontate
- che tutte le posizioni presenti nella città' possano esprimersi in condizioni di parità'...
- che tra i partecipanti si realizzi un confronto basato su argomenti

la Commissione propose di proseguire l'approfondimento dei temi del Ducale in un tavolo dedicato, aperto al pubblico e a cui avrebbero partecipato , oltre ad ASPI, soggetti pubblici, economici e tecnici che potevano fornire l'adeguato contributo alla discussione delle tematiche affrontate di volta in volta.

Degli argomenti di discussione proposti dalla Commissione, i convenuti furono concordi nell'affrontare quello che si riteneva essere l'obiettivo principale.

Sulla base dei dati di traffico forniti da ASPI (quale unica fonte ufficiale), il Laboratorio avrebbe condotto una simulazione sul traffico che è necessario sottrarre alla autostrada A10 per garantirne un buon livello di servizio e la sua redistribuzione sulla rete esistente, valutando gli effetti di sottrazione del traffico veicolare sul nodo di Genova degli interventi previsti sulla rete ferroviaria, sulla rete del Trasporto Pubblico Locale (facendo ricorso ai dati forniti da RFI, Autorità portuale e Comune che saranno validati dal tavolo tecnico del laboratorio. (ved. Verbale 1° Laboratorio del 17 marzo).

Sarebbero probabilmente rimasti esclusi, per motivi di tempo, da questa analisi, importanti approfondimenti quali il declassamento della A10 e valutazioni sui costi-benefici della Gronda

Nel recente 2° dei due incontri finora avvenuti, sono state infatti ascoltate le presentazioni fatte dai rappresentanti degli Enti interessati, cioè l' Autorità Portuale, Ferrovie per l' Italia e il Comune per la Mobilità, in merito agli aspetti funzionali del Piano Urbanistico della Mobilità , la domanda di movimentazione delle merci e il nuovo nodo ferroviario genovese. Sulla base delle informazioni fornite, probabilmente per la prima volta ad un unico tavolo di lavoro e alla presenza dei cittadini, si è deciso di proseguire, nel 3° incontro odierno, procedendo alla costruzione, da parte del responsabile alla mobilità cittadina del Comune, di *“due scenari di traffico al 2020 (con e senza Gronda) in cui siano evidenziati i livelli di servizio di ogni arco della rete urbana, considerando tutti progetti previsti e realizzati in quella data sia relativamente alla viabilità urbana che al nodo ferroviario e al trasporto pubblico locale. Si tratta di valutare gli effetti sul traffico locale al 2020 della realizzazione delle opere di riorganizzazione del nodo ferroviario, di potenziamento dell'offerta del trasporto pubblico locale e di realizzazione della viabilità urbana CON e SENZA il progetto della Gronda.”*

A questo punto, però, ci rendiamo conto che quasi certamente non sarà possibile giungere ad un adeguato approfondimento dell'interessante e strategico argomento: l'obiettivo principale, anche se non unico del Laboratorio, rimarrà quindi non raggiunto.

Analogamente agli altri tavoli (Tavolo delle garanzie e Tavolo sui tracciati alternativi), che nel frattempo la Commissione ha ritenuto corretto varare, anche questo sugli scenari di traffico e della mobilità è destinato a chiudere la sua attività, senza aver prima raggiunto gli obiettivi prefissi, a causa dello scadere dei tempi concessi dal Comune al Dibattito Pubblico stesso.

Gli scriventi ritengono, pertanto, che i Tavoli debbano proseguire il loro lavoro, diventando la sede qualificata di approfondimenti importanti in merito a questioni che sono di fondamentale importanza per una gestione corretta e condivisa della gestione infrastrutturale del territorio genovese.

Il tavolo delle Garanzie, per le incoraggianti premesse avute nei 3 incontri avvenuti, avrebbe certo alte probabilità di successo nel definire una struttura, definita Osservatorio, in cui le autorità locali e i cittadini possano democraticamente monitorare e collaborare durante le fasi di progettazione e costruzione di qualsiasi progetto che afferisca il territorio genovese.

Così come il Tavolo degli scenari del traffico che, invece, proseguirebbe nel tentativo di perseguire l'altro basilare obiettivo, su cui stava già lavorando in maniera convincente, di trovare le condizioni per un generale riequilibrio intermodale, unica condizione per garantire una mobilità efficace delle merci e delle persone ambientalmente e socialmente sostenibile.

Auspichiamo pertanto che, nonostante la chiusura formale dei confronti avvenuti nell'ambito del Dibattito Pubblico, il Comune di Genova non decida di concludere l'esperienza senza che siano stati completati adeguatamente i promettenti lavori iniziati dalle varie commissioni, ma, anzi, ne favorisca il prosieguo per il conseguimento degli obiettivi concordati.

Franco Montagnani	Legambiente Liguria
Andrea Bignone	Italia Nostra