



Genova, 6 febbraio 2009

Dichiarazione di apertura del Dibattito Pubblico sulla Gronda di Genova

La Commissione per il Dibattito Pubblico sulla Gronda di Genova ha preso visione del documento di Autostrade per l'Italia *Gronda di Genova. Presentazione sintetica delle ipotesi di tracciato*, che informa i cittadini genovesi sulle ragioni e le caratteristiche del progetto e che costituisce la base per l'avvio del dibattito pubblico.

La Commissione riconosce che Autostrade per l'Italia ha tenuto in larga misura conto delle raccomandazioni formulate in data 22 dicembre 2008 e apprezza il suo impegno nel sintetizzare gli elaborati progettuali in modo comprensibile per il grande pubblico. Più in generale dà atto al soggetto proponente di aver accettato un terreno di confronto inusuale, offrendo la propria piena disponibilità a fornire dati e a affrontare apertamente il dibattito con il pubblico.

Nello stesso tempo osserva che il documento presenta alcuni aspetti che andranno chiariti e alcune lacune che dovranno essere colmate, allo scopo di assicurare ai cittadini un'informazione il più possibile esauriente.

I punti critici rilevati dalla Commissione riguardano i seguenti aspetti:

1. Scenari del traffico e della mobilità
2. Il futuro della A10
3. Aspetti economici e finanziari
4. Impatti sulle abitazioni
5. Impatti sulle attività produttive
6. Trasporto e smaltimento del materiale di scavo

Commissione per il Dibattito Pubblico sulla Gronda di Genova
C/o Ufficio Città Partecipata Comune di Genova
Via di Mascherona, 19 – 16123 Genova – Tel. 010/20976208
Mail: commissione.dibattitopubblico@comune.genova.it

1. Scenari del traffico e della mobilità

Il documento (§ 2.1), restituisce, in forma aggregata e facendo riferimento a trend annuali, gli andamenti e la distribuzione del traffico nel nodo di Genova, sulla cui funzionalità esprime valutazioni che meriterebbero di essere supportate da dati relativi alla distribuzione territoriale dei flussi (traffico giornaliero medio e veicoli equivalenti nelle ore di punta) e alla stima del trend di crescita del traffico.

Tali dati, utili alla ricostruzione della domanda di mobilità e degli scenari di traffico, sono contenuti nello *Studio trasportistico del progetto Gronda di Ponente* del dicembre 2008 che, pertanto, riteniamo debba completare e integrare i dati sui flussi di traffico trattati in forma aggregata nella *Presentazione sintetica delle ipotesi di tracciato*. Lo *Studio trasportistico* è pubblicato sul sito del dibattito pubblico.

Tale *Studio trasportistico* - come abbiamo avuto modo di segnalare ad Autostrade per l'Italia in una nota del 21 gennaio 2009 - presenta alcuni aspetti che riterremo utile approfondire nel corso del dibattito.

In particolare, in riferimento agli scenari di traffico, lo studio 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.

Nella previsione degli scenari di traffico nel lungo periodo lo studio dovrebbe tener conto:

- delle variabili macroeconomiche, in particolare, dei possibili effetti che trasformazioni strutturali e congiunturali (crisi economica, costo delle materie prime, variazioni nei costi di trasporto, trasformazione nelle dimensioni dei mercati di destinazione delle merci, effetti di competizione a scala internazionale...) potranno avere sulla mobilità e sul traffico dei mezzi pesanti e leggeri nel nodo genovese
- dell'andamento demografico nell'area metropolitana genovese, oltre che dei progetti di trasformazione urbana, in corso di definizione, che incideranno sulla domanda di mobilità;
- della possibilità di introdurre incentivi e regolamentazioni tariffarie che modifichino le opzioni degli attori nella scelta tra ferro e gomma;

2. Il futuro della A10

Negli anni '80 il progetto della nuova autostrada Voltri-Rivarolo aveva previsto il declassamento dell'esistente A10. Questa previsione non è riproposta nel documento attuale. Sarebbe quindi importante conoscere l'orientamento di Autostrade per l'Italia in merito al futuro della A10:

- se, cioè, la A10 in attraversamento urbano resterà a pedaggio o verrà declassata e, in questo caso per quale tratto, anche in base alle diverse alternative di tracciato in attraversamento della Val Polcevera che si pongono in rapporti diversi coll'asse esistente;
- in caso di declassamento della A10, quale ente si farà carico della sua gestione e manutenzione e quali interventi saranno promossi per migliorare la sicurezza di questa tratta, già oggi caratterizzata da alti livelli di incidentalità (come emerge dal § 2.4).

Sarebbe inoltre utile che Autostrade per l'Italia e le autorità competenti offrissero al dibattito i loro orientamenti circa la possibilità di introdurre incentivi e regolamentazioni che mirino a eliminare o limitare il traffico pesante sulla A10.

3. Aspetti economici e finanziari

Il documento di Autostrade per l'Italia non prende in considerazione gli aspetti economico-finanziari del progetto. In particolare non contiene alcuna previsione del costo dell'opera. La Commissione ritiene che un dibattito approfondito e trasparente su un'opera di interesse nazionale quale la Gronda di Ponente (che è inserita all'interno dell'elenco dei progetti finanziati con la legge Obiettivo) non possa prescindere da un confronto sui costi e sulla loro origine. Auspica pertanto che Autostrade per l'Italia fornisca un quadro analitico dei costi dell'opera e dei diversi tracciati proposti.

Osserva inoltre che potrebbe costituire un contributo utile al dibattito un prospetto (anche elementare) di analisi costi-ricavi, per dare ai cittadini la possibilità di valutare il rapporto tra l'investimento previsto e la sua redditività.

Un contributo altrettanto utile, anche se di più complessa realizzazione, potrebbe venire da un'analisi costi-benefici dell'opera e dei diversi tracciati, che aiuterebbe i cittadini a capire in quale misura un impegno finanziario così rilevante possa essere giustificato dai benefici che esso genererà per la collettività.

Sarebbe inoltre importante conoscere le fonti di finanziamento ipotizzabili per la realizzazione dell'opera. Riteniamo che i cittadini debbano sapere quale parte dei costi saranno a carico di un soggetto privato, quale è Autostrade per l'Italia, e quale parte sarà a carico del bilancio pubblico (e attraverso quali fonti).

4. L'impatto sulle abitazioni

Il documento di Autostrade per l'Italia non contiene alcuna previsione circa la destinazione dei residenti che saranno evacuati – in modo provvisorio o definitivo - in conseguenza della costruzione della Gronda e delle procedure che saranno messe

in atto per affrontare questa delicatissima questione. Pur non trattandosi di un problema di competenza del proponente, è evidente che il dibattito pubblico non potrà trascurare questo aspetto. La Commissione invita perciò le autorità competenti a presentare proposte specifiche nel corso del dibattito e a interloquire con i cittadini direttamente coinvolti.

Impatti di notevole rilievo sono prevedibili anche per le abitazioni che si trovano oltre la distanza di 25 metri dall'autostrada e per cui non è previsto l'esproprio. Nella tab. 7.1 la relazione considera le abitazioni che si trovano nella fascia compresa tra i 25 e i 60 metri dall'autostrada, ma è probabile che gli impatti si verifichino anche oltre questa soglia, soprattutto per gli edifici in zona collinare che si troveranno ad affacciarsi sull'autostrada. Ci riferiamo agli effetti della gestione dei cantieri sulla viabilità ordinaria e, in fase di esercizio, al rumore, all'inquinamento provocato dalle emissioni degli autoveicoli e all'alterazione della visuale panoramica.

La relazione di Autostrade per l'Italia non si esprime su questo punto. Non ipotizza interventi per eliminare o mitigare tali impatti, né prevede indennizzi per gli abitanti che li subiranno. Questo aspetto dovrebbe essere affrontato esplicitamente, perché coinvolge interessi fondamentali dei cittadini le cui abitazioni si troveranno in prossimità del tracciato prescelto.

5. L'impatto sulle attività produttive

L'impatto sulle attività produttive è valutato in base al numero di imprese coinvolte, senza approfondirne i profili, la natura e l'importanza in termini di addetti e di indotto economico. Così, ad esempio, nella descrizione del contesto urbano e dell'impatto sociale della soluzione 4 è evidente come si sottovaluti la presenza di imprese di rilevante importanza per l'economia genovese come l'Ansaldo che verrebbero direttamente interessate dai cantieri e dai lavori di demolizione del ponte Morandi.

Inoltre, alcune attività, che non ricadono nella fascia dei 25 metri, potrebbero comunque subire impatti negativi in termini di limitazione, ad esempio, dell'accessibilità nel periodo di apertura dei cantieri, che il documento non prende esplicitamente in considerazione.

6. Trasporto e smaltimento del materiale di scavo

Dal documento si evince che il materiale di risulta e di scavo derivante dalla realizzazione dell'opera varierà tra gli 8 e gli 11 milioni di mc a seconda delle alternative di tracciato.

Di questi, 5,5 milioni di mc sono scavati nella zona caratterizzata dalla presenza di amianto e saranno conferiti con impianto teleferico o tubazioni al porto di Cornigliano (§. 5.2.5.).

Al Porto di Cornigliano sarà conferita anche quella parte del materiale di scavo non amiantifero, che non andrà nelle cave dismesse della Val Varenna e che, nel documento, non è quantificata.

Nel paragrafo dedicato alla ricostruzione della “storia della Gronda di Ponente” (§ 3), si cita il Canale di Calma quale destinazione finale dei materiali di risulta stoccati al porto di Cornigliano. Tale sito, però, potrà accogliere al massimo 5 milioni di mc di materiale di scavo.

Sarebbe necessario quindi conoscere la destinazione della restante parte dei materiali una volta giunti al porto di Cornigliano.

Conclusione

La Commissione per il Dibattito Pubblico sulla Gronda di Genova, pur avendo rilevato alcuni aspetti critici nel documento redatto da Autostrade per l'Italia, ritiene che esso offra le basi essenziali per avviare il confronto e decide perciò di autorizzarne la pubblicazione e di dichiarare aperto il dibattito pubblico.

Ritiene infatti che il dibattito costituirà la sede naturale per affrontare questi e altri nodi e per rendere più completa l'informazione per i cittadini.

Invita pertanto il soggetto proponente e le autorità pubbliche competenti a integrare le informazioni mancanti nel corso del dibattito stesso, sia attraverso la predisposizione di documenti aggiuntivi, sia mediante interventi negli incontri tematici, sia infine attraverso le risposte che essi daranno alle domande e alle osservazioni dei cittadini.

La Commissione per il Dibattito Pubblico sulle Gronda di Genova

Luigi Bobbio

Jean-Michel Fourniau

Andrea Mariotto

Paola Pucci