



GRONDAGENOVA
DIBATTITO PUBBLICO

La Gronda di Genova

DIBATTITO PUBBLICO

1 febbraio - 30 aprile 2009

Quaderno degli attori



Presentato da **CONFINDUSTRIA GENOVA**

21 aprile 2009



Sul dibattito pubblico

Il Comune di Genova ha avviato la procedura del Dibattito Pubblico per approfondire i pro e i contro, i costi reali e gli impatti ambientali, urbanistici e sociali delle diverse ipotesi di tracciato di un'opera considerata di alto valore strategico per lo sviluppo della città.

Le diverse ipotesi di tracciato riguardano, in effetti, sostanzialmente l'attraversamento della Val Polcevera di cui sono state presentate cinque possibili varianti rispetto alle quali, nel corso del Dibattito, si sono aggiunte altre proposte a parziale modifica o totalmente innovative.

L'alto valore strategico della Gronda di Ponente è quindi una valutazione assunta come postulato dal Comune di Genova nei suoi atti di programmazione e pianificazione del territorio, ivi compresa la Delibera della Giunta Comunale del 13 novembre 2008 di avvio del Dibattito Pubblico stesso. Peraltro, tale giudizio è condiviso anche dalla Regione Liguria, dalla Provincia di Genova e da Anas, che hanno ribadito tale posizione non ultimo nel protocollo d'intesa firmato congiuntamente il 27 febbraio 2006. Giova infine ricordare che la Gronda di Ponente rientra nel Programma delle infrastrutture strategiche nazionali ed è

inserita nel DPEF 2009-2013.

Confindustria Genova condivide totalmente tale giudizio sull'improcrastinabile necessità dell'opera, con riferimento sia allo stato di grave inefficienza che penalizza il nodo autostradale genovese e, di riflesso, la funzionalità urbana della città sia alla domanda di mobilità che proviene da tutti i settori di attività economica rappresentati dall'Associazione. A Confindustria Genova aderiscono, infatti, imprese e associazioni di imprese per circa 2.000 aziende che occupano sul territorio provinciale oltre 65.000 addetti e che svolgono attività manifatturiere e di servizi nei più diversi settori, ivi comprese le attività logistiche e portuali, il terziario innovativo, il turismo, la sanità, la finanza, l'immobiliare, la grande distribuzione.

Per quanto nel corso del Dibattito siano emerse posizioni critiche sulle prospettive di sviluppo di tali attività economiche e anche sulla gestione delle loro necessità dirette o indirette di mobilità, Confindustria Genova ritiene che tali valutazioni siano fuorvianti ed estranee all'oggetto del confronto, che non verte sugli scenari di sviluppo della città ma sulle scelte progettuali connesse all'assetto infrastrutturale necessario per poterli realizzare. O, più propriamente, sulle scelte progettuali connesse all'ottimizzazione

della rete autostradale nei tratti più congestionati e che riguardano la direttrice dell'A10 tra Voltri e Genova Ovest e quella dell'A7 tra Genova Ovest/S. Benigno e Bolzaneto.

Da sempre e con sempre maggior impegno Confindustria Genova sostiene il bisogno di potenziare l'intero sistema infrastrutturale a servizio della città, per accrescerne la potenzialità e contemporaneamente diminuirne le esternalità gravanti sull'ambiente e sui cittadini; conseguentemente vanno intesi con assoluto favore e urgenza gli interventi sul nodo ferroviario, per il completamento della metropolitana e degli assi dedicati al servizio pubblico, per la nuova viabilità in sponda Polcevera e Bisagno, per la nuova strada a mare tra S. Benigno e Cornigliano e, infine, per la realizzazione del Terzo Valico, che è fondamentale per il miglioramento dei collegamenti ferroviari destinati a passeggeri e merci con l'Oltre Appennino.

Tuttavia è indubbio che, per quanto necessari, tali interventi non possono superare e neppure alleviare l'esigenza di un ridisegno complessivo del nodo autostradale genovese che, oltre alla realizzazione delle Gronda di Ponente, dovrà gioco forza comportare in futuro anche quella della Gronda di Levante, per la separazione dei flussi di traffico passanti sulla direttrice nord-est.

La modalità del trasporto autostradale non è infatti un'opzione di natura ideologica, ma attiene ai diritti di mobilità che cittadini e imprese intendono esercitare in funzione delle loro attività. E' compito di chi svolge funzioni di governo pubblico del territorio adoperarsi affinché tali diritti vengano esercitati nel modo più pieno possibile, in un quadro di efficienza complessiva del sistema e nel rispetto degli interessi generali della collettività.

Nello specifico dei settori di attività economica rappresentati dalla nostra associazione, inoltre, la mobilità autostradale corrisponde anche alla domanda generatrice di flussi non altrimenti regolabili. Si pensi, ad esempio, alla logistica della piccola impresa (ossia alla quasi totalità del tessuto imprenditoriale della città), che non può essere servita se in percentuali trascurabili dal servizio ferroviario; si pensi allo sviluppo del turismo, che ogni indagine svolta sul territorio genovese ha vincolato al superamento degli attuali limiti strutturali che rendono oltremodo problematica l'accessibilità; si pensi ai traffici portuali, di cui l'auspicato potenziamento della modalità ferroviaria servirà da ripartizione soprattutto sulle direttrici a lunga percorrenza, ma non potrà certo sostituire la modalità su gomma; si pensi, infine,

al mantenimento delle relazioni tra Genova e le numerosissime realtà produttive presenti nelle vallate interne o nell'Oltre Appennino per gli spostamenti casa-lavoro ovvero per la fruizione di servizi di scala metropolitana.

Tutti questi flussi esulano dal traffico meramente locale, con origine e destinazione cittadine, come pure da quello di mero attraversamento, ma riguardano direttamente la capacità di Genova di intessere relazioni di natura economica con l'esterno e il loro sviluppo è direttamente proporzionale alla potenzialità, all'efficienza, alla flessibilità e alla sicurezza del sistema infrastrutturale ad essi dedicato. Non solo, ma mentre gli scenari demografici a medio termine individuano una città sostanzialmente invariata nei suoi limiti attuali (e quindi nei fabbisogni di mobilità interna), è funzionale agli obiettivi di sviluppo economico e sociale di Genova operare per accrescere quanto più possibile proprio questo genere di flussi e quindi i traffici indotti dalla logistica portuale, industriale e commerciale, gli accessi di turisti e visitatori, la mobilità connessa alla presenza di poli formativi, sanitari, direzionali o di importanti centri di ricerca e, in genere, le relazioni con il bacino metropolitano ed extra-metropolitano.

E' determinante, infine, sottolineare che in base agli studi prodotti da ASPI il traffico di scambio tra l'area urbana e il resto della rete autostradale già oggi pesa per il 58% del totale e corrisponde quindi al principale elemento di congestione gravante sul nodo che il progetto della Gronda intende risolvere.

Confindustria Genova auspica pertanto che, mantenendosi coerente agli obiettivi iniziali, il Dibattito Pubblico si concluda nei tempi previsti, avendo messo in ulteriore evidenza tutti gli elementi conoscitivi utili per procedere con la massima celerità alla progettazione ed esecuzione dell'opera, con il minore impatto possibile sui sistemi urbani e produttivi della città e con la più alta resa in termini di efficienza trasportistica.

Fermo restando che, nel corso dell'iter approvativo delle diverse fasi del progetto, saranno assicurate le garanzie normativamente previste per la valutazione di impatto ambientale, la partecipazione al procedimento e la tutela degli interessi legittimi coinvolti dall'esecuzione della nuova infrastruttura.

Nel merito del dibattito pubblico

Le valutazioni di Confindustria Genova, riferite alle cinque opzioni-base presentate nel corso del Dibattito Pubblico e riferibili a ogni altra variante che dovesse essere esaminata in aggiunta a queste, attengono ai seguenti criteri principali:

- la maggiore efficacia dal punto di vista trasportistico, in un quadro di sistema;
 - il minor impatto ambientale e urbano, con particolare riferimento alle attività produttive;
 - i tempi di costruzione;
 - i costi di costruzione.
- Con riferimento all'efficacia dal **punto di vista trasportistico** appare in prima battuta evidente che essa risulti maggiore quanto più "bassa" sia l'ipotesi di tracciato. Più infatti la Gronda si configura come "raddoppio" dell'A10 più è possibile che essa costituisca un'alternativa reale a tutte le direttrici di traffico del nodo, alleggerendo l'attuale autostrada. Dai dati ASPI risulta infatti che solo il 26% del traffico attuale sia di semplice attraversamento (sostanzialmente indifferente,

sul totale della percorrenza, alle diverse ipotesi), mentre il restante 74% è interno all'area urbana ovvero di interscambio con il resto della rete. Tale traffico è suscettibile di ripartizione e separazione in funzione della sua natura (pesante o leggero) e della varietà dei poli di attrazione serviti (centro città, porto, Val Polcevera, Aeroporto-Erzelli, Ponente ecc. da e per i quartieri residenziali, le riviere, le valli interne, le grandi direttrici nord, est e ovest). Ciò risulta anche dall'analisi multicriteri fornita da ASPI, rispetto alla quale, peraltro, vanno svolte ulteriori valutazioni in merito alla disciplina tariffaria e d'uso della A10 in presenza della Gronda. E' infatti evidente che a seconda di questa disciplina l'utilizzo dell'attuale A10 verrà reso più o meno concorrenziale rispetto alla Gronda stessa a prescindere dal suo tracciato. Da questo punto di vista è ragionevole pensare che in futuro l'attuale A10 debba essere destinata a una funzione di distribuzione del traffico prevalentemente urbano, con disincentivazione del traffico pesante da destinare in prevalenza sulla Gronda. Una sorta di vera e propria tangenziale urbana da regolarsi con forme di pedaggiamento ne-

cessario per incentivare il passaggio del traffico sulla Gronda e per provvedere agli oneri di manutenzione dell'infrastruttura, a iniziare dal ponte Morandi. Ciò suscita un'ulteriore valutazione di portata strategica per l'assetto complessivo del nodo viario genovese relativamente al mantenimento del ponte Morandi che le opzioni 4 e 5 prevedono, invece, di eliminare. Appare viceversa decisiva la scelta di aumentare le possibilità di attraversamento della Val Polcevera che, allo stato attuale, sono pregiudicate dalla presenza di un unico, ristretto e fragilissimo collo di bottiglia, costituito appunto dal ponte Morandi. In prospettiva futura appare certamente preferibile un assetto in cui in affiancamento a un nuovo tracciato autostradale viene mantenuto in funzione il Morandi (alleggerito di traffico in generale e di traffico pesante in particolare) e aggiunto il nuovo ponte urbano della viabilità a mare, la cui funzione è peraltro totalmente coerente alla mobilità urbana e di sgravio di quella interna ai quartieri residenziali. Dal punto di vista della funzionalità l'ipotesi 2, al livello di scala e approfondimenti proposti, presenta delle criticità su alcuni

svincoli e connessioni, in particolare nel nodo di Bolzaneto e nel tratto di collegamento con Genova Ovest e la A12.

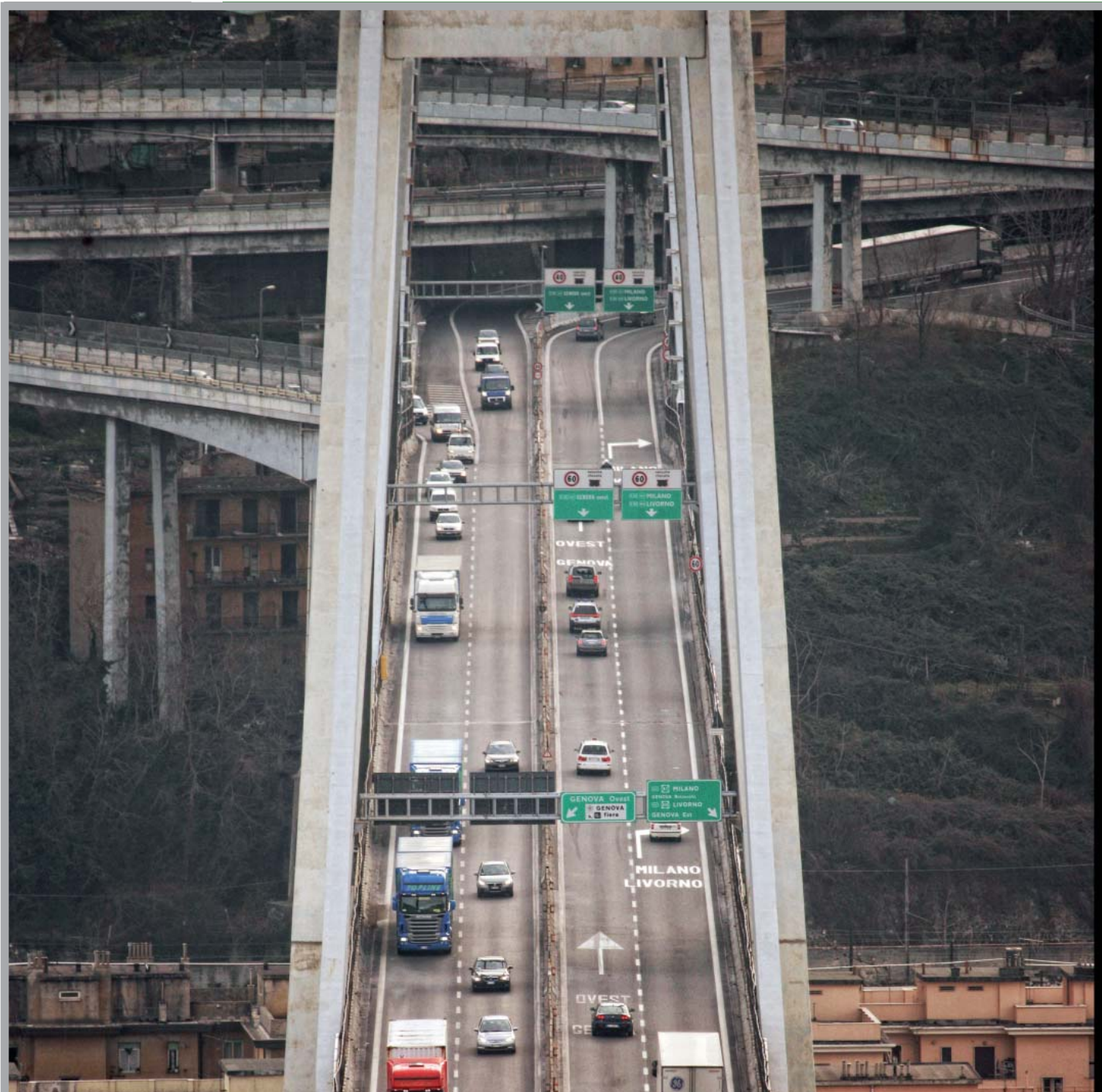
- Con riferimento al minor **impatto ambientale e urbano**, i dati sul numero di abitanti da espropriarsi in quanto compresi nella fascia di rispetto dei 25 metri sembrano penalizzare le ipotesi 4 e 5 mentre appaiono più favorevoli all'ipotesi 2 e, in subordine, alla 1 e alla 3. Tuttavia, assumendo il principio che tali abitazioni debbano essere sostituite con abitazioni almeno della stessa natura e valore a valere sui costi del progetto, tale parametro (pur rilevante nella sua componente sociale) assume una caratteristica meno critica rispetto all'impatto su insediamenti produttivi la cui ricollocazione può risultare estremamente problematica se non impossibile. Ciò pregiudica fortemente le opzioni 1, 4 e 5 (coinvolgenti Ansaldo Energia, San Giorgio Seigen e altre realtà produttive con stabilimenti industriali di grandi dimensioni) e in misura minore la 2 per i numerosi insediamenti presenti sulla riva destra del Polcevera. Deve essere qui segnalata l'assoluta esigenza che, a prescindere dalle specifiche previsioni di tracciato che verranno assunte, sia immediatamente avviato un

tavolo di confronto con le aziende coinvolte al fine di verificare le condizioni per un loro mantenimento in sito ovvero per la ri-localizzazione in aree idonee alla prosecuzione senza interruzioni dell'attività.

- Con riferimento ai **tempi di costruzione** le diverse ipotesi differiscono al massimo di 5 mesi e quindi non appaiono un fattore critico. In ogni caso il progetto di più rapida esecuzione è il numero 3 (91 mesi).
- Con riferimento ai **costi di costruzione** essi variano nell'ordine del 17% tra l'ipotesi a minor costo (n. 4) e a maggior costo (n. 2), con l'eccezione dell'ipotesi 1, che appare fuori luogo per eccesso di costi (900 milioni di euro in più dell'ipotesi n. 2). La valutazione dei progetti in funzione di questo parametro sarà da effettuarsi nell'ambito del nuovo piano finanziario dell'opera, reso necessario dal lievitare dei costi rispetto all'attuale regime concessorio tra Anas e ASPI.

In definitiva, in base ai criteri evidenziati e rispetto alle opzioni-base presentate, a giudizio di Confindustria Genova risultano criticità difficilmente sormontabili per le ipotesi 1, 4 e 5, mentre risultano diversamente percorribili le ipotesi 2 e 3 ovvero loro varianti migliorative.

21/04/2009



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 – Sito web: <http://urbancenter.comune.genova.it>

Mail: commissionedibattitopubblico@comune.genova.it