



GRONDAGENOVA
DIBATTITO PUBBLICO

La Gronda di Genova

DIBATTITO PUBBLICO

1 febbraio - 30 aprile 2009

Quaderno degli attori



Presentato da

**CIRCOLO GENOVESE DEL MOVIMENTO PER LA DECRESCITA FELICE
E SEZIONE LOCALE DELL'ISDE (MEDICI PER L'AMBIENTE)**

16 aprile 2009



Premessa

Il Dibattito Pubblico sulla Gronda di Ponente, sembra aver dato finalmente l'opportunità a tutti i cittadini di essere informati su dati normalmente inaccessibili (i dati di flusso sulla rete autostradale sono normalmente accessibili solo a pagamento) e soprattutto sembra far dialogare Enti ed istituzioni, pubbliche e private, che normalmente preferiscono ignorarsi.

Sicuramente i dati forniti sono discutibili, di parte ed incompleti, ma, per una volta chiunque ha la possibilità di contestarli, chiederne di attendibili, opporne di alternativi, in un confronto apparentemente democratico.

Apparentemente democratico perché evidentemente una discussione per essere considerata libera, democratica e paritetica, è necessario che sia aperta a tutte le conclusioni, per cui **l'aprioristica esclusione della cosiddetta "opzione zero", è un macigno che mina alla base l'attendibilità di tutto il dibattito.**

Chi di noi accetterebbe un'assemblea condominiale in cui si può solo discutere di come riparare il tetto, prima di stabilire se il tetto perde?

Chi deve Programmare la Mobilità e perché i dati sono sempre elaborati a favore della crescita infinita

Il soggetto promotore di un intervento di infrastrutturazione della mobilità pubblica dovrebbe essere un Ente Pubblico territorialmente competenti: Regione, provincia o Comune, e non una società privata che gestisce una rete autostradale e portatrice di interessi palesemente di parte.

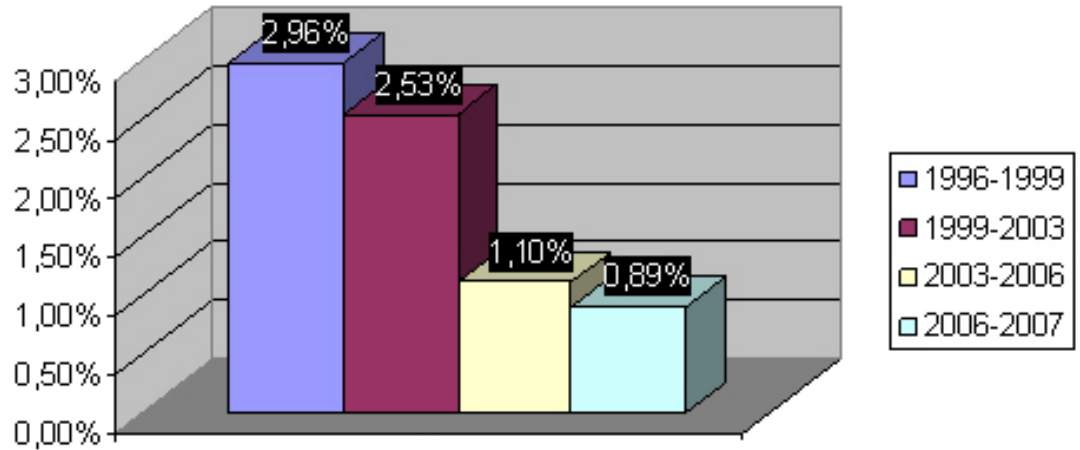
Può così accadere che la Società Autostrade, contemporaneamente fonte ed interprete dei propri dati, nell'ovvio tentativo di giustificare la necessità della nuova infrastruttura, faccia apparire, ad esempio, nella tab. 10.1 dello studio trasportistico, che il numero medio di veicoli teorici giornalieri nel periodo 1996-2006 abbia una presunta crescita costante annuale del 2,3%.

Gli stessi numeri, diversamente elaborati, ci dicono, invece, esattamente il contrario: che cioè **i tassi di crescita nello stesso periodo sono fortemente decrescenti.** Se poi, da fonti Aiscat, estendiamo i dati al 2007 scopriamo un'ulteriore decremento.

Anche l'Autorità Portuale, altro attore espressione di una domanda

A10

incremento %
veicoli teorici
giornalieri medi

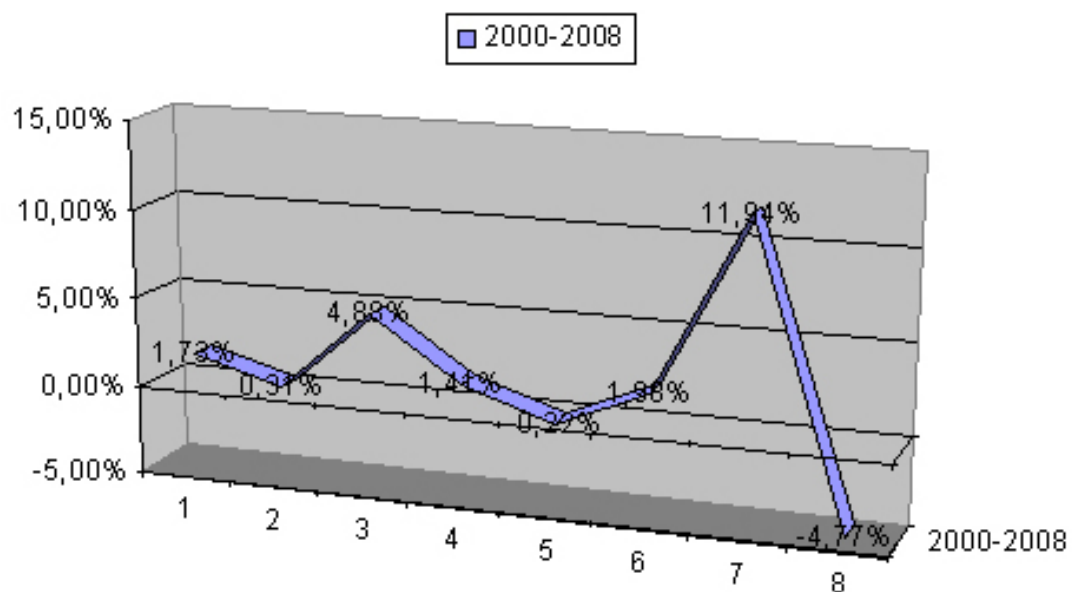


importante di mobilità, pur in presenza di una oggettiva decrescita del traffico merci via mare dai 1.855.026 teus del 2007 (massimo valore storico) ai 1.766.605 del 2008, dichiara di voler incrementare, entro 2015, la propria "capacità produttiva" dagli attuali 1.900.000 teus fino 3.250.000 teus (ben+71%).

Se è vero, infatti, che l'aumento del

numero di containers movimentati è stato costante nel tempo, sfiorando nel 2007 i limiti attuali di produttività, è altresì vero che il trend di crescita ha seguito con regolarità il Dry Baltic Index, che, con il suo drammatico crollo da 11.733 a 633 punti nella seconda semestre del 2008, è tornato di fatto a valori anteglobalizzazione.

Porto di Genova
Incrementi %
movimenti teus
2000-2008



Dry Baltic Index
- 2000-2008



Qualcuno interpreta, e noi con loro, questo crollo del movimento marittimo delle merci, unito alla crisi economico-finanziaria ed alla volatilità del prezzo dei combustibili fossili, come segnali dell'avvenuto **superamento di quei limiti dello sviluppo che cinquant'anni di cultura della crescita infinita ci hanno costretto ad ignorare.**

Per molti l'attuale, non è la solita ciclica crisi congiunturale, ma una vera crisi sistemica, che sta mettendo in discussione i fondamentali rapporti di produzione e di scambio.

Ovviamente non abbiamo la verità in tasca. Ma pensiamo che una certa prudenza sarebbe opportuna. Giocare sempre al rialzo produce

inevitabilmente crolli e disastri.

Quindi, pur nel doveroso rispetto delle scelte programmatiche interne ad un ente come l'Autorità Portuale e concordando con la scelta di ottimizzare le attuali risorse produttive, pensiamo sia irrealistico farlo in funzione di una "crescita" che probabilmente ha già superato il proprio livello massimo.

Quindi, nella già ottimistica prospettiva di mantenere i traffici attuali, le ipotesi di nuovo traffico merci indotto dai traffici portuali sul sistema autostradale **non ci appaiono sufficientemente supportate da dati oggettivi di crescita.**

L'autostrada è la soluzione o il problema?

Ogni mattina, a Genova come altrove, migliaia di persone escono di casa salgono in auto nella fideistica aspettativa di trovare strade e parcheggi liberi indipendentemente dalla direzione scelta e dalla meta prevista. Poi in realtà, avvicinandosi ai centri di attrazione, inevitabilmente, si formano ingorghi e non si trovano parcheggi.

*“...Per sfuggire alla congestione si allontana la residenza dai centri urbani, moltiplicando il traffico necessario a raggiungerli, non solo per andare e tornare dal lavoro, ma anche per lavorare ed accedere ai servizi: due processi che rendono la mobilità urbana sempre più **erratica**...”* (Guido Viale. Vita e morte dell'automobile).

Quindi, paradossalmente, più è efficiente la rete viaria (autostradale e non) e più aumentano i mezzi privati in movimento fino al limite della saturazione: una consulente autorevole, durante il dibattito pubblico, ha affermato che se non ci fossero i caselli a filtrare il traffico autostradale in uscita, il traffico in città collasserebbe immediatamente.

Il modello americano dello sprawl urbano, della città diffusa a bassa densità, sta mostrando i propri limiti: città nate a scala di automobi-

le come Los Angeles, con autostrade ad otto corsie sempre sature, si stanno faticosamente dotando di sistemi di trasporto pubblico metropolitano, che dovendo ovviamente strutturarsi lungo assi forti di servizio, non riescono a servire un territorio enorme sostanzialmente indifferenziato: **il trasporto pubblico ha bisogno di punti forti di aggregazione distribuiti possibilmente linearmente.**

Genova, stretta fra mare e monti, è da sempre una città lineare, essendo nata nel 1926 dalla conurbazione di comuni serviti da una linea tranviaria rimasta attiva fino al 1966.

Lungo la linea costiera e la Valpolcevera, poi, al sistema tranviario era affiancata la linea ferroviaria, che, nonostante inefficienze gestionali e la totale assenza di una seria politica di ammodernamenti, da più di un secolo svolge anche un servizio di collegamento metropolitano, collegando i diversi centri di aggregazione sviluppatisi attorno ai vecchi comuni conurbati. Ascensori e funicolari collegavano e collegano tuttora i fondovalle e la costa con le parti alte della città.

Il trasporto pubblico locale della Genova anteguerra era un modello molto efficiente, che, nonostante la sostituzione dei tram con gli au-

tobus ed l'interferenza del traffico privato continua a funzionare servendo ancora oggi oltre il 40% degli spostamenti urbani. Se a questo conteggio si aggiungono gli spostamenti pedonali e ciclistici, si può affermare con sicurezza che i trasporti su mezzo non privati superano il 50% degli spostamenti urbani.

In pratica la maggioranza della popolazione accetta spostamenti urbani oggettivamente disagiati in autobus, treno, piedi e bicicletta, per permettere ad una minoranza, particolarmente aggressiva, di muoversi, comodamente in auto o in moto.

Integrazione intermodale della mobilità

La soluzione alla Mobilità Urbana, a Genova come altrove, non può continuare ed essere ricercata nel vecchio modello autocentrico, ma richiede uno sforzo di fantasia nel cercare di mettere a sistema i diversi tipi di mobilità, ottimizzando le specificità di ciascuno, facendo cioè una Programmazione Intermodale della Mobilità e dei Trasporti.

È quindi necessario uscire dall'ideologia utopica della "grande opera" salvifica: *Gronda, Terzo Valico, strada a mare*, etc. per scendere sul piano concreto e faticoso della programmazione coordinata fra enti pubblici e privati, sotto la regia ed il controllo degli enti pubblici competenti per territorio, gli unici democraticamente eletti, e quindi gli unici titolati al confronto coi cittadini.

Il Dibattito Pubblico si è dimostrato un buon strumento: usiamolo. Ma già al momento della programmazione, non per decidere il colore dei caselli.

Integrazione intermodale significa, prima di tutto, porre al centro della mobilità non più un mezzo di trasporto, pubblico o privato che sia, ma l'utilizzatore, la persona che tale mezzo usa. Si tratta di restituire dignità alle persone, piuttosto che ai mezzi di trasporto.

Quindi, **se l'obiettivo è la mobilità delle persone**, bisognerà porre tutti le modalità di trasporto nelle stesse condizioni di servizio, soprattutto in termini di qualità complessiva, perché è evidente che se il disagio di prendere un autobus affollato non viene compensato da una maggiore rapidità del mezzo pubblico, o se andando a piedi permane l'intralcio delle auto sui marciapiedi o andando in bicicletta si rischia di essere tamponati, chi potrà continuerà a preferire l'evidente comodità del mezzo privato.

Un Sistema Integrato di Riequilibrio Intermodale della Mobilità dovrà:

1. verificare gli effetti sulla mobilità urbana degli interventi previsti per il Nodo Ferroviario Genovese, e ripristinare le fermate cittadine della ferrovia Genova-Casella.
2. riprogrammare il Trasporto Pubblico Locale (TPL), attraverso l'estensione ed il potenziamento delle linee dedicate in sede propria, sia su ferro (tram, metro, funicolari, ascensori, etc.), su gomma (autobus, filobus), che via mare (navebus).
3. privilegiare l'accessibilità ai mezzi privati *in servizio d'uso*, rispetto a quelli in proprietà: car sharing, bike sharing, taxi, noleggio, servizi a chiamata, etc.
4. realizzare un Piano dei Parcheggi che quantifichi la reale domanda e l'effettiva offerta di parcheggi, sia pubblici che privati sul territorio comunale, allo scopo di prevedere la realizzazione di parcheggi residenziali solo in zone di conclamata carenza e a fronte della concreta eliminazione di un corrispondente numero di posti auto pubblici, oltre ad un limitato numero di parcheggi di interscambio, periferici, volti a favorire il passaggio dal mezzo privato a quello pubblico. Il piano dovrebbe prevedere anche la dismissione di parcheggi in aree centrali che si rivelassero forti attrattori di traffico.
5. Interconnettere e porre in sicurezza i percorsi pedonali, soprattutto casa-scuola, sia storici "creuse", che di nuovo impianto.
6. applicare interventi di Moderazione del Traffico privato e "Zone 30" che omogeneizzino, a vantaggio delle utenze deboli, le velocità medie dei diversi utenti della strada: pedoni, ciclisti, merci, moto, auto, etc.

In particolare la moderazione del traffico privato dovrà avvenire non tanto e non solo attraverso politiche di divieto, ma attraverso un vero e proprio **ridisegno complessivo degli spazi pubblici** che restituiscano

alle strade la loro primaria funzione di luoghi di socialità e di incontro.

L'aspetto e la geometria della strada devono dare a chi guida un'automobile la percezione della necessità di adeguare spontaneamente i propri comportamenti e la propria velocità a quella degli altri utenti, pedoni, ciclisti, percependo, il differenziale di pericolosità fra il proprio mezzo e gli altri.

In tal modo Genova potrebbe tornare ad essere un autentico modello di Mobilità Urbana.

Salute

Continuando a ripetere e a sentir ripetere ad ogni dibattito sulla Mobilità e sul Traffico, che la vita sedentaria e l'uso indiscriminato della mobilità privata è fra le principali cause delle malattie cardiache e dell'obesità, già in età infantile; che gli incidenti stradali sono in assoluto la principale fonte di morti (6.000 all'anno in Italia) e feriti (più di 200.000); che l'inquinamento ambientale di aria, acqua e suolo, nonché di quello acustico prodotto dal traffico automobilistico sono sempre più spesso causa o motivo di aggravamento di numerose patologie; che molti processi patologici trovano una loro eziopatogenesi in cause ambientali; che le malattie polmonari acute (bronchiti, broncopolmoniti, ecc.) e croniche (BPCO, enfisema, ecc.) sono correlate a picchi di inquinamento atmosferico; etc. viene il sospetto, anzi la certezza, che **il vero inquinamento ormai non sia più di tipo fisico, ormai assolutamente dimostrato e conclamato, ma di tipo mentale.**

Questa volontà ostinata che ormai caratterizza tutte le cosiddette "grandi opere" di voler modificare l'orografia, e spesso la geografia, dei territori: il progetto della Gronda prevede lo scavo di 10 milioni di mc. di roccia, in gran parte amiantifera, per realizzare, fra l'altro, più

di 36 km. complessivi di gallerie, con cantieri che dureranno almeno dieci anni, con costi stimati di 5 miliardi di euro, per permettere lo spostamento di qualche migliaio di automobili in più, assomiglia sempre di più alla metafora del cannone utilizzato per uccidere un moscerino.

Questa evidente incapacità di fare un bilancio fra risorse impegnate e obiettivi da raggiungere, questo non riuscire o voler vedere i limiti all'azione umana viene giustificata con la continua necessità di far crescere l'economia: solo una economia in continua crescita sembra poter garantire guadagni, posti di lavoro, benessere. Ma, per quella che è la nostra esperienza di medici, l'unico tipo di crescita infinita che conosciamo è una patologia che chiamiamo tumore. **Per gli economisti la crescita infinita è un segnale di benessere, per noi è sintomo di una malattia.**

Conclusioni

Il dibattito pubblico ci sembra abbia evidenziato con chiarezza:

1. l'ovvia necessità di fornire ai cittadini informazioni corrette e complete prima di fare scelte che li riguardano, evitando quindi ogni soluzione precostituita.
2. che le scelte strategiche sulla mobilità non possono essere fatte da soggetti privati, ma debbono inserirsi all'interno della pianificazione urbanistica, gestita dagli enti pubblici competenti per territorio.
3. che i flussi di traffico, come tutte le dinamiche socio-economiche, non possono continuare ad essere considerati come variabili indipendenti in continua crescita, ma vanno relativizzati alla limitatezza del contesto ambientale ed adeguati agli evidenti "limiti dello sviluppo".
4. che le grandi infrastrutture autostradali non sono la vera risposta ai problemi della mobilità, che anzi proprio nella loro apparente disponibilità, impediscono, da un lato, di mettere a sistema tutte le risorse trasportistiche disponibili sul territorio, dall'altro, di attuare politiche di riequilibrio territoriale che rendano la mobilità complessiva-

mente meno autocentrica.

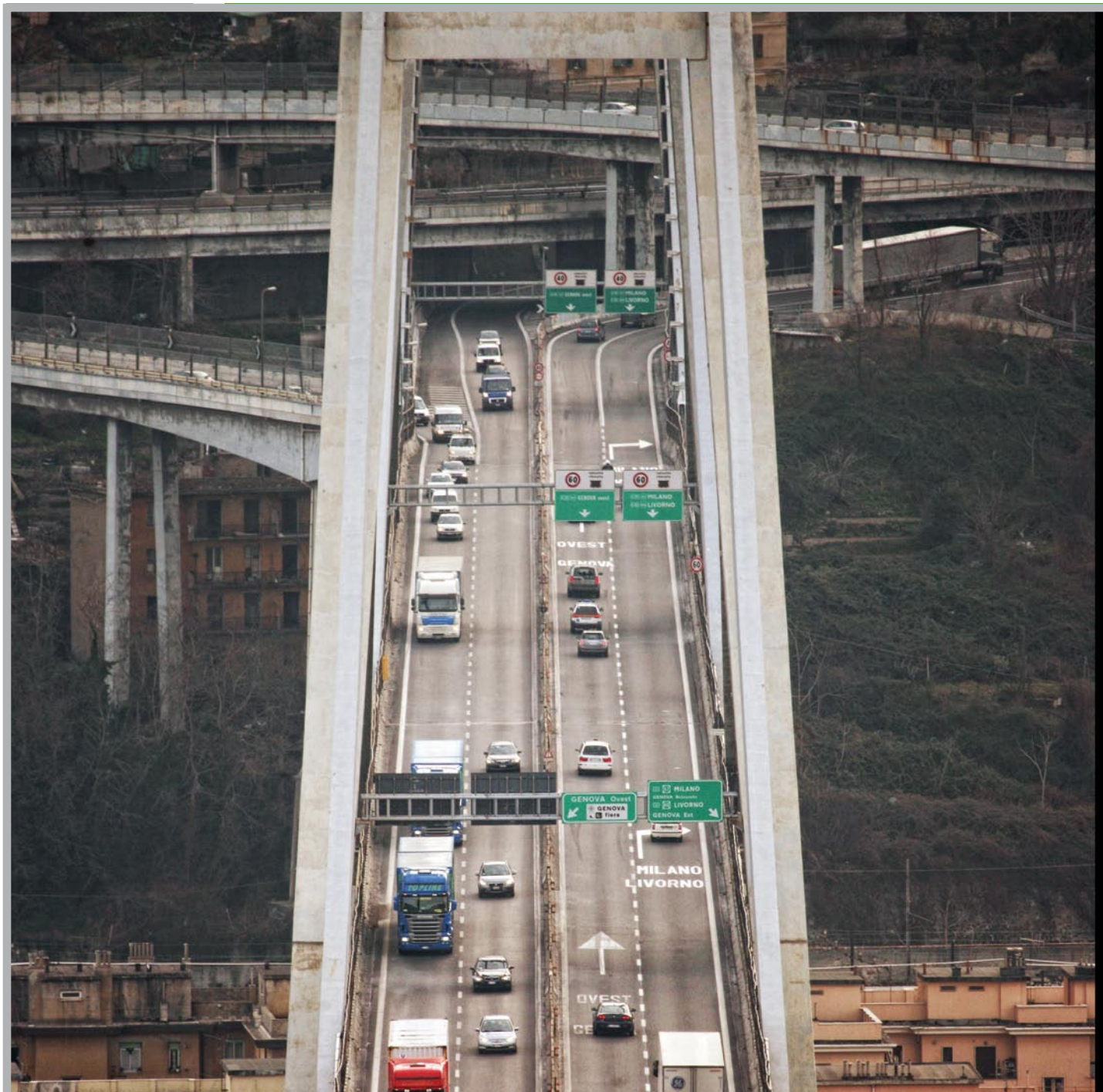
5. che, infine, il modello di mobilità centrato sull'utilizzo indiscriminato dell'auto privata e del trasporto merci su gomma è fra i principali responsabili dell'incremento dei fattori di inquinamento ambientale.

a cura di

Gianfranco Porcile - ISDE Italia

Alberto Ariccio - MDFGe

(Movimento per la Decrescita Felice Circolo Genovese)



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