



GRONDAGENOVA  
DIBATTITO PUBBLICO

# La Gronda di Genova

DIBATTITO PUBBLICO

1 febbraio - 30 aprile 2009

# Quaderno degli attori



---

Presentato da **WWF SEZIONE LIGURIA**

---

28 aprile 2009

---



## Le valutazioni del WWF Liguria sul Dibattito Pubblico relativo alla Gronda di Genova

Il tempo concesso per il Dibattito Pubblico sulla Gronda sta per concludersi e un primo bilancio su questa esperienza può e deve essere fatto. L'esperienza è stata molto significativa ed interessante in quanto forse per la prima volta un'opera importante, molto costosa e dagli impatti sociali, ambientali e di sistema rilevanti, è stata sottoposta coscientemente all'attenzione diretta dei cittadini.

Non mancano naturalmente aspetti negativi che verranno citati in seguito, che però non mettono in discussione la bontà della scelta stessa del dibattito ed i contenuti emersi.

In questo documento si espongono le prime sommarie valutazioni del WWF Liguria che si riserva di fornire documenti più approfonditi in occasione della Relazione finale della Commissione Dibattito Pubblico, in attesa comunque dell'apertura formale della Procedura di VIA sul Progetto e delle sue alternative, ai sensi della normativa vigente.

Al centro del Dibattito Pubblico sono stati i dati, i modelli ed i ragionamenti sul raddoppio dei tratti autostradali insistenti nel territorio di Genova che sono stati portati da vari soggetti (tecnici, cittadini, amministratori, enti e associazioni).

Non era prevedibile e scontato che su un argomento con tanti e così rilevanti interessi in gioco più personalità ed istituzioni intervenissero per fare chiarezza.

E' emersa come evidente una costruzione non convincente di Società Autostrade su flussi di traffico, livelli di congestione, soluzioni trasportistiche, bilanci costi-benefici.

In un primo momento sono state contestate le stime di crescita dei flussi e Società Autostrade le ha successivamente dimezzate. È stato in qualche misura dimostrato che esse erano frutto di un'analisi statistica opinabile; il Comune, in seguito, ha dichiarato a questo riguardo che tali stime di crescita, al 2020 saranno in leggero calo.

Un'analisi più scientifica ha visto invece quantificare il livello della congestione, ossia del numero di auto che nell'ora di punta deve essere sottratta alla A10 (o meglio, tra Genova Aeroporto e Genova Ovest),

tale dato è significativamente diverso da quanto inteso dallo studio del proponente e si attesta tra 17.000 e 18.000 auto. È su questo valore che bisogna lavorare per trovare delle soluzioni ragionevoli e sostenibili e, aggiungiamo noi, inserite all'interno di politiche coerenti di riduzione dei veicoli circolanti.

Quindi è stato chiesto di implementare all'interno delle dinamiche dello studio gli interventi previsti sulla rete urbana (assolutamente carenti e comunque sottostimati) e di inserire gli interventi previsti sul trasporto pubblico (potenziamento servizio ferroviario, potenziamento TPL con i corridoi di qualità, scenari del PUM, ecc.), semplicemente non considerati.

Tale compito è stato assunto dalla Direzione Mobilità del Comune di Genova che ha gradualmente fornito dati ed analisi preziose, anche se non esaustive. Anche qui, al di là delle considerazioni a margine fatte dai tecnici comunali, i numeri parlano chiaro, al 2020:

- i flussi sulle strade urbane sono in leggero calo;
- aumentano leggermente le persone servite dal trasporto pubblico (+2,3%);
- la gronda (tracciato intermedio) serve il 3% degli spostamenti togliendo il 2,4% all'autostrada

e lo 0,6% alla rete urbana;

- la gronda fa diminuire leggermente il tasso di congestione delle strade urbane (-1%) e dell'autostrada (-5,5%)

e questo considerando gli interventi previsti a favore del trasporto pubblico che, a noi, appaiono fortemente incrementabili. Tale possibilità è dimostrata anche da un'altra indicazione dei tecnici comunali: bisogna porre in essere determinate condizioni per impedire che le opere previste per migliorare la viabilità non "cannibalizzino" gli utenti del "potenziato" trasporto pubblico. Da qui la difficoltà espressa di non poter incrementare la ripartizione a favore del Trasporto Pubblico oltre il 3%.

A tutto questo è stata aggiunta un'analisi costi-benefici semplificata prodotta dal Politecnico di Milano i cui risultati hanno, in modo piuttosto chiaro, messo in discussione la fattibilità economico/finanziaria dell'opera. Perché gli amministratori, ad ogni livello, non effettuino tali tipi di studio prima di prendere decisioni sulle grandi infrastrutture è un significativo punto di domanda.

Il Dibattito ha consentito di avvicinare la cultura accademica e quella dei costruttori ai cittadini. Le persone hanno potuto dibattere, co-

stringendo i tecnici a palesare i loro progetti in modi e linguaggi (quasi) alla portata di tutti e, cosa non da poco, si sono portati tra le persone argomenti fondamentali come la gestione e la pianificazione del territorio.

Infine, forse tra le cose più rilevanti, si sono affrontati temi di mobilità attraverso dei dati e non semplici "sensazioni", più o meno libere e disinteressate, o basandosi su luoghi comuni consolidatisi nel tempo.

Aver dato voce diretta ai cittadini ha creato certamente situazioni complesse da gestire, ma nel contempo ha consentito di superare i limiti delle procedure e degli iter burocratici, anche se può aver turbato la sensibilità di qualcuno tra tecnici, amministratori e politici. Noi riteniamo questo un fatto di per sé stesso comunque positivo e significativo.

E' perciò che consideriamo positivamente i contenuti emersi dal Dibattito, perché grazie al contributo di molti, si è riusciti a fare un po' di luce su una "grande opera". Non su tutti gli argomenti è arrivata una parola chiara, ma alcuni tra gli aspetti essenziali sono stati sottoposti al giudizio, reso competente, della pubblica opinione.

Si esprime anche apprezzamento sul fatto che sia stato tentato uno

studio comparato di mobilità. Infatti i dati sino ad ora a disposizione a supporto della Gronda erano pochi e frammentari, e si riferivano solo alla viabilità autostradale oltre ad essere stati, negli anni precedenti, poco accessibili. Perché l'Amministrazione Comunale, in primis la Sindaco, sia così convinta della necessità di raddoppiare l'intera rete autostradale all'intero dei confini comunali è e rimane un altro grande punto di domanda.

Il dibattito è stato a causa di questa posizione politica adombrato da un'ambiguità di fondo. L'Amministrazione Comunale ha più volte ripetuto che la realizzazione dell'opera non era in discussione mentre, correttamente e come da mandato, la Commissione ha più volte ribadito che all'interno del dibattito si poteva anche discutere sul senso stesso dell'opera.

Noi chiediamo a gran voce che tutte le opere previste siano soggette a completi studi comparati e ci auguriamo che finalmente sia applicata a livello regionale la procedura VAS. Ricordiamo il fatto che la Gronda, in quanto "infrastruttura strategica", è inserita nel Primo Programma Nazionale per le Infrastrutture e gli Insediamenti Strategici ( Delibera CIPE N° 121/2001 ), e che tale Programma non è mai stato sottoposto a livello nazionale a Procedura

VAS.

Un altro aspetto riguarda la non opportunità di fare riferimento in futuro esclusivamente a soggetti direttamente interessati alla realizzazione dell'opera (soprattutto se privati, come Società Autostrade) nel predisporre studi di fattibilità ancorché solo tecnica.

Da più parti, a cominciare dalla stessa Commissione, lo studio alla base del Dibattito Pubblico è stato criticato per approccio al problema inadeguato (non teneva conto degli altri modi di spostarsi), incompletezza (mancavano i dati economici e degli impatti ambientali), poca chiarezza (difficoltà di interpretazione, difficoltà ad avere tabelle di raffronto efficaci, ecc.), dati statistici tendenti a giustificare l'opera. Al proponente sono state chieste informazioni aggiuntive che non sono arrivate a nostro parere in maniera soddisfacente.

È chiaro che solo un soggetto pubblico ed autorevole dovrà in futuro gestire percorsi come questo, che andranno perfezionati tenendo conto anche del fatto, non irrilevante, che "le debat publique" in Francia, nella sua evoluzione normativa e procedurale dal 1995 al 2002, stabilisce che la regia del confronto tra proponente e cittadinanza sia in capo ad una commissione naziona-

le costituita come Autorità amministrativa indipendente che agisce come soggetto terzo tra le parti coinvolte dalle previste trasformazioni territoriali su scala locale. Richiamiamo in ogni caso ai suoi doveri istituzionali la Regione e chiediamo che venga posta mano al più presto alla redazione del Piano Regionale dei Trasporti e che venga istituita una Agenzia per la Mobilità o Autorità di bacino sul modello di quelle presenti in Svizzera, Germania ecc.

Il Dibattito è stato dunque viziato in apertura dalla mancanza di diversi elementi. Le varie ipotesi in campo non erano sostenute da sufficienti, credibili e facilmente comprensibili dati ed elaborazioni tecniche. Mancavano del tutto gli aspetti economici ed erano assai carenti gli aspetti dell'impatto ambientale. È stato per questo, una ovvia conseguenza che l'attenzione generale si sia soffermata sulle questioni sociali relative agli espropri di abitazioni e terreni ed ai fermi produttivi. Come associazione non possiamo non rimarcare del come siano stati fortemente sottostimati gli impatti sugli ecosistemi naturali e gli impatti delle emissioni sul tessuto antropico. Inoltre forti dubbi ci rimangono sugli impatti delle strade di cantiere sia nella loro versione tradizionale (percorse da camion) sia per quel-

le “innovative” (condotte forzate tra Trasta e Cornigliano). Anche sugli smaltimenti forti perplessità rimangono; ciò vale, ad esempio, per il riempimento del canale di calma dell’aeroporto e per la “decontaminazione” del materiale da amianto dichiarata dal proponente.

E’ un dato concreto che i cittadini ed i loro comitati abbiano dimostrato una maturità non comune e non si siano fatti sopraffare dalla cosiddetta sindrome Nimby (non in casa mia) ed abbiano accomunato i problemi, anzi il problema, invece che rinfacciarselo l’un l’altro.

Le alternative prodotte con la cosiddetta “ingegneria popolare” miravano così a limitare proprio gli impatti sociali e solo minimamente tenevano conto di tutti gli altri aspetti del problema; in ogni caso, sono stati quasi del tutto respinti dal proponente proprio in base ad aspetti diversi dall’impatto sociale.

L’unica voce che ha tentato con considerazioni tecniche e partendo da numeri di giustificare la gronda è stato l’Istituto Italiano di Comunicazione (IIC). Lo studio è stato però contestato da varie parti tra cui ci piace segnalare due cittadini-ingegneri. Le contestazioni hanno riguardato, tra altro: l’area presa in esame, i flussi considerati, le ore di congestione, i criteri di calcolo dei

costi economici. Cioè, tale studio non ha retto al confronto con il resto degli “attori” in gioco.

Gli altri interventi a favore della gronda hanno chiesto la sua realizzazione solo sulla base di sensazioni, luoghi comuni e approcci ideologici o sulla base dell’ “effetto volano” che esso avrebbe per l’economia, concetto questo estremamente discutibile nella situazione consolidata dell’europa occidentale. Pochissimi hanno tentato un discrimine tra i vari tracciati proposti. In quest’ottica, le considerazioni addotte (vicinanza alla A10 per attrarre più veicoli, meno case da abbattere e meno attività produttive da bloccare) appaiono legate al buon senso e non ad analisi tecnico-scientifiche.

Per cui, non bisogna fare nulla?

No di certo. Quella che è stata chiamata con un’espressione che non condividiamo “opzione zero” non significa per il WWF fare “zero”, ma fare cose differenti.

Un problema è che molti hanno visto il Dibattito semplicemente o come scelta tra tracciati in base agli impatti diretti sui cittadini o, al contrario, come una sorta di referendum sul fare o non fare la Gronda autostradale di Genova. Questo approccio ha fatto accantonare o sottovalutare tutti gli interventi utili

per un mobilità sostenibile, si doveva cioè valutare se questo intervento fosse utile nel più ampio quadro della mobilità nell'area metropolitana.

Qui di seguito ricordiamo una serie di cose che come WWF riteniamo sia necessario fare e che possono essere la risposta alternativa ai problemi per la cui soluzione è stata individuata la gronda:

## Potenziamento del trasporto ferroviario

Ciò che è previsto dal PUM (Piano Urbano della Mobilità) e da RFI - condivisibile in gran parte e non condivisibile in diversi aspetti - è decisamente migliorabile nel suo complesso. Quel che vogliamo dire in questa fase è che è possibile fare molto di più e con costi minori di quelli previsti; l'obiettivo nostro, e speriamo anche quello dell'Amministrazione Comunale, della Regione (anche delle Ferrovie dello Stato?) è far diventare il trasporto ferroviario il cardine della mobilità attraverso la realizzazione di una vera ferrovia suburbana sul modello di quelle estremamente efficienti presenti nel resto d'Europa (Svizzera, Germania, Austria, ecc.).

Per far ciò è giusto e necessario parlare in termini di infrastrutture ma bisogna accompagnare il tutto

con una serie di interventi sul materiale rotabile, sulle stazioni ma anche di riorganizzazione urbanistica e dell'impostazione del servizio di trasporto pubblico ferroviario in rapporto con la mobilità cittadina nel suo complesso.

## Reintroduzione del tram

Gli assi di qualità devono essere solo il primo passo verso il ritorno de tram. Solo in questo scenario gli incrementi di utenza potranno diventare importanti e significativi verso una migliore qualità urbana.

## Impianti speciali

Noi riteniamo che tali impianti (scale mobili, funicolari, cremagliere, rampe meccanizzate, ascensori, ecc.) dovrebbero essere un elemento distintivo della nostra realtà (tutto quindi fuorché speciali!). Dovrebbero essere in molti casi "il primo anello della catena del trasporto pubblico".

## Mobilità dolce

La tutela del pedone dovrebbe sovrintendere ogni pianificazione urbanistica e della mobilità; ciò significa pensare prima ai percorsi pedonali che al parcheggio di automobili o scooters. Non possiamo proprio dire che ciò si verifichi frequentemente.

Vanno realizzate delle reali "zone

30” e pianificate delle isole ambientali e soluzioni simili intermedie tra le due norme dal Codice della Strada.

Inoltre, deve essere pianificata in modo organico la mobilità ciclistica (piste e percorsi ciclabili, bici intermodale, bike sharing, educazione “dolce” alla strada) con l’obiettivo di arrivare ad avere una “città ciclabile” nel suo complesso.

## Strade e parcheggi

Oltre al potenziamento del trasporto pubblico ed alla pianificazione della mobilità dolce, come gli stessi uffici del Comune ci dicono, bisogna porre in essere “ulteriori politiche di penalizzazione degli accessi automobilistici” (e noi aggiungiamo anche di moto e scooter).

Un veicolo, è ovvio, per accedere necessita di un percorso (strada) e di un sito dove fermarsi (parcheggio); da ciò risulta che esiste una palese contraddizione tra le citate politiche e i progetti di realizzazione di ulteriori strade e parcheggi portati avanti dalla stessa amministrazione interventi che quasi inevitabilmente si tradurranno, al contrario, in un incentivo all’uso del mezzo privato.

## Politiche tariffarie

È del tutto evidente che uno dei migliori elementi per contrastare

la (apparente) semplicità d’uso di auto e moto e quello di un corretto bilancio economico tra: acquisto, manutenzione ed uso dei mezzi, realizzazione delle infrastrutture e loro manutenzione, costi d’esercizio, tariffe d’uso.

Rilanciare il trasporto pubblico e la mobilità dolce significa anche meno investimenti per le amministrazioni pubbliche e meno spese per i cittadini.

## Modelli di servizio

Un ulteriore tassello è definire modelli di gestione dei servizi di trasporto pubblico da parte dei vari soggetti attuatori (pubblici e privati) che siano compatibili tra loro e, soprattutto, all’interno di logiche simili di sviluppo.

Appare per cui necessario che almeno si cominci riprogrammando i Contratti di Servizio per tale scopo (Regione con Trenitalia, Comune con Amt, Provincia con Ali, ecc.) e questo come buon viatico della futura Agenzia della Mobilità.

Nell’obiettivo più che ragionevole di arrivare almeno ad un 10% in più di utilizzatori del mezzo pubblico rispetto al modesto 3% ipotizzato dal Comune.

In conclusione, noi chiediamo che, superata la “sbornia” da grande opera, gli amministratori (Comune,



Provincia e Regione) utilizzino i modelli esistenti per valutare in un'ottica costi-benefici puntuale come, dove ed in quale misura realizzare gli interventi di potenziamento del trasporto pubblico, gli interventi di pianificazione della mobilità dolce e di subordinare gli eventuali interventi sulle infrastrutture legate alla viabilità individuale a motore, in coerenza con un ruolo non prioritario delle stesse .

Chiediamo che questo nuovo modo di approcciare la mobilità sia condiviso con la popolazione tutta, recuperando le positive esperienze fatte all'interno del Dibattito Pubblico dai laboratori tematici, a cominciare da quello sugli Scenari di Mobilità.

In ultimo, non possiamo non segnalare come assolutamente perverso il modello di finanziamento delle infrastrutture esistente oggi in Italia.

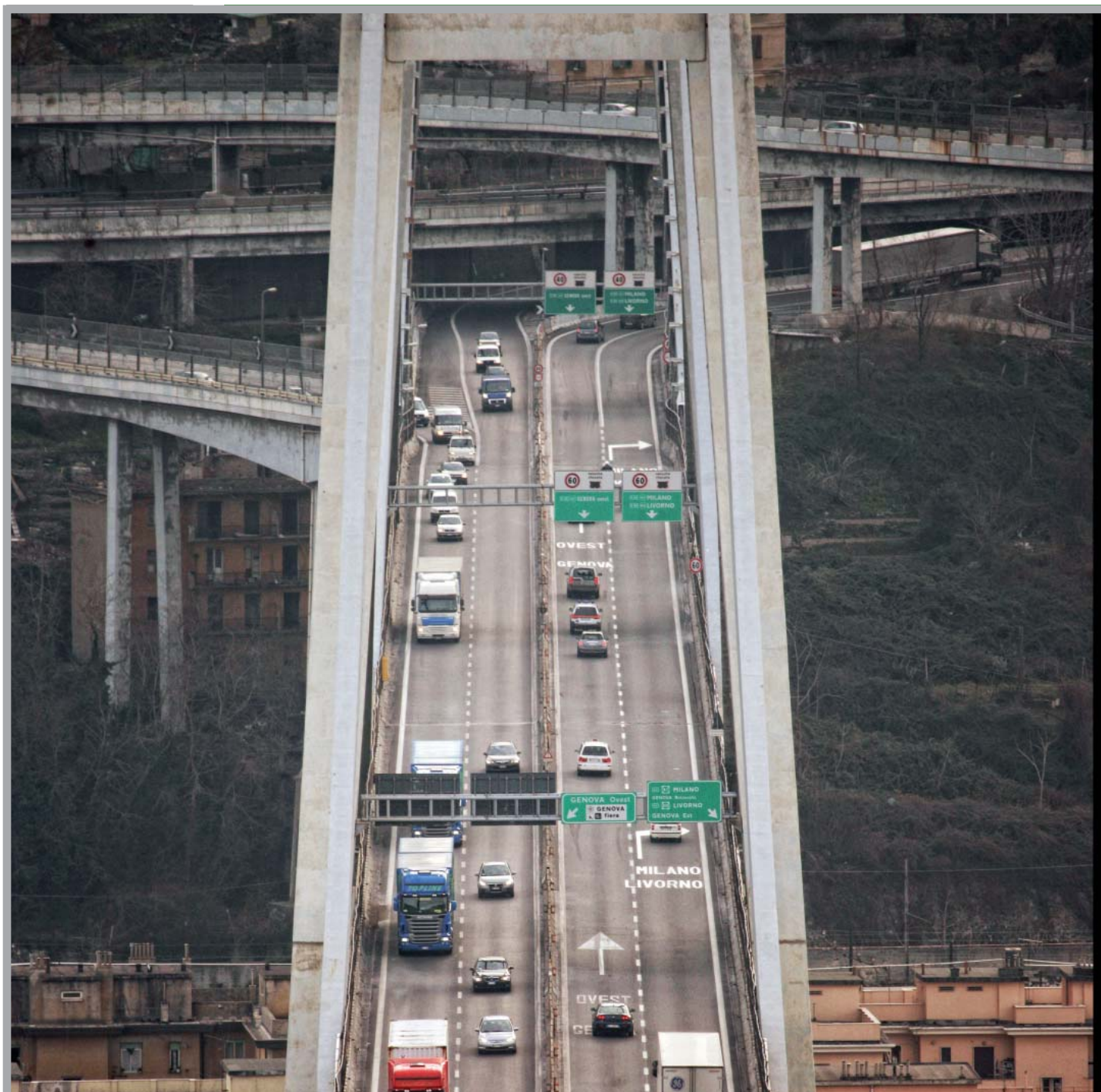
Se è difficilissimo trovare dei soldi per fare un ascensore dobbiamo invece sperare che arrivi qualche soggetto che i soldi, per un motivo o per l'altro, li porta in dote; un po' come succede con qualche pilota di Formula uno che trova una scuderia se ha con sé anche lo sponsor. Ed allora, le regole che governano le concessioni alle società che gestiscono le autostrade impongono che gli utili derivanti dai pedaggi ven-

gano reinvestiti in nuovi tratti autostradali, ciò significa che Società Autostrade deve impegnare dei soldi sulla realizzazione della gronda mentre il Comune di Genova non ha i soldi per reintrodurre il tram. Di fatto in questo modo si condiziona pesantemente la possibilità pianificatoria di un ente locale.

In ogni caso, Società Autostrade ha solo una parte dei soldi necessari (1,8 miliardi su 4,5?) e dovrà incrementare le tariffe autostradali e chiedere un consistente contributo da parte dello Stato. E così un'opera inutile (anzi dannosa), costosa, ad alto impatto (ambientale, sociale) graverà sulle tasche dei cittadini in modo diretto ed indiretto e le opere realmente necessarie e non più rinviabili correranno il rischio di non trovare mai il finanziamento.

WWF Sezione Regionale Liguria

Genova, 28 aprile 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](mailto:commissionedibattitopubblico@comune.genova.it)