



GRONDAGENOVA
DIBATTITO PUBBLICO

La Gronda di Genova

DIBATTITO PUBBLICO

1 febbraio - 30 aprile 2009

Quaderno degli attori



Presentato da **WWF SEZIONE REGIONALE LIGURIA**

6 MARZO 2009



COMUNICATO STAMPA

“WWF: Dibattito Pubblico sulla Gronda, deficit di troppi elementi.

Chiediamo formalmente che venga rivista la struttura di base del dibattito e che il prossimo incontro del 17/03 affronti i nuovi scenari delineati dalla nuova e più completa analisi trasportistica.”

Il WWF ritiene sia stata una scelta importante quella di aprire il Dibattito Pubblico su un'opera di tale rilevanza; si pensi che in Svizzera la realizzazione di un'opera infrastrutturale, lungi dall'essere oggetto di esclusiva valutazione da parte di tecnici, può essere addirittura oggetto di referendum popolare. La pratica del dibattito pubblico va anzi estesa anche ad altri interventi di rilievo per la città, come il Terzo Valico ed ad altre problematiche significative legate al futuro di Genova.

Ma questo importante dibattito pubblico è viziato da macroscopiche carenze di dati essenziali così come indicato nella “Dichiarazione di apertura del Dibattito pubblico” dalla stessa Commissione che ha individuato 6 punti critici. Citiamo:

....”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:

- Scenari del traffico e della mobilità
- Il futuro della A10
- Aspetti economici e finanziari
- Impatti sulle abitazioni
- Impatti sulle attività produttive
- Trasporto e smaltimento del materiale di scavo

Facciamo pienamente nostre le osservazioni della Commissione contenute all'interno della Dichiarazione di apertura e vogliamo mettere in evidenza l'importanza del primo e del terzo punto, da noi ritenuti fondamentali e propedeutici.

Sul primo punto la Società Autostrade ha prodotto un'integrazione ma essa risponde solo in minima parte alle richieste della Commissione in quanto è relativa solo alla previsione di uno scenario con percentuali arbitrarie di minor crescita dei flussi di traffico.

Non risponde, cioè, alle altre questioni sollevate:

- quanto influiscono sulla mobilità cittadina altre modalità di trasporto e gli interventi previsti (ad esempio la ferrovia, la realizzazione di reti tranviarie e di trasporto pubblico)
- quale influenza avranno gli interventi previsti sulle linee ferroviarie esistenti sul traffico merci, anche in relazione agli obiettivi europei di spostamento dalla gomma al ferro di tale tipologia di trasporti
- quali scenari si potranno delineare a seguito dell'attuale crisi economica mondiale e del relativo modello di sviluppo
- quali influssi ha l'attuale andamento demografico genovese, popolazione che invecchia e diminuisce, e quindi con meno spostamenti pro-capite e totali
- quali influssi potrà avere la prossima carenza di petrolio con i conseguenti rincari dei costi dei carburanti

Sugli aspetti economici e finanziari (molto banalmente: quanto costa e chi paga) e sul piano di sostenibilità economico-finanziario (si ripagherà mai l'opera) nulla è stato aggiunto.

A questi 2 punti noi ne aggiungiamo un terzo: manca un'analisi com-

pleta sull'impatto ambientale (dal punto di vista geologico, sanitario, paesaggistico, del consumo del territorio, ecc.). Per altro, le osservazioni prodotte sulle emissioni sono troppo generiche e non offrono soluzioni di contenimento credibili.

L'assenza di questi tre aspetti non consente una corretta analisi costi-benefici: ovvero quante problematiche viene a creare l'opera rispetto ai benefici che potrebbe portare ai cittadini e cosa potrebbe essere realizzato in alternativa investendo analoghe risorse.

Queste gravi carenze hanno una possibile ragione nel fatto che lo studio proviene dal proponente, soggetto imprenditoriale direttamente interessato alla realizzazione dell'opera e si limita di conseguenza a considerare solo gli aspetti stradali ed autostradali della mobilità e minimizzando o trascurando del tutto gli aspetti socio economici del problema.

Inoltre, i dati sono per lo più di origine di Società Autostrade ed il modello di simulazione utilizzato è di una società del gruppo medesimo. Da ciò deriva che entrambi gli aspetti devono essere validati da un soggetto terzo indipendente.

Noi riteniamo che dovrebbe essere in primo luogo il Comune a svolgere tale ruolo, utilizzando i dati ed il

modello elaborato per la predisposizione del PUM: tale modello di simulazione è di tipo “multi modale integrato,” non si limita cioè agli aspetti stradali ed autostradali ma tiene conto anche degli apporti di altri tipi di mobilità.

Specificatamente al proseguo del dibattito chiediamo che venga rivista la struttura di base del dibattito e che il prossimo incontro del 17/03 affronti i nuovi scenari delineati dalla nuova e più completa analisi trasportistica e se i flussi non aumenteranno l'opera non sarà necessaria.

Ma alcune considerazioni di merito possono fin da ora essere fatte.

L'obiettivo dichiarato del progetto è “migliorare le condizioni di circolazione” sul nodo genovese. Partendo dall'analisi dello studio trasportistico si evince che per il periodo dei lavori, di circa 8 anni, le condizioni generali di traffico peggioreranno per i transiti legati ai lavori stessi. Se si prendono per buone le stime previste nello studio, è previsto un ulteriore peggioramento legato all'incremento dei flussi. Ciò significa che solo dopo pochi anni, cioè nel 2020 considerando da ora i 3 per il progetto più gli 8 dei lavori, a scenario di riferimento al 2025 gli attuali tratti autostradali si troveranno nelle medesime condizioni

di oggi!

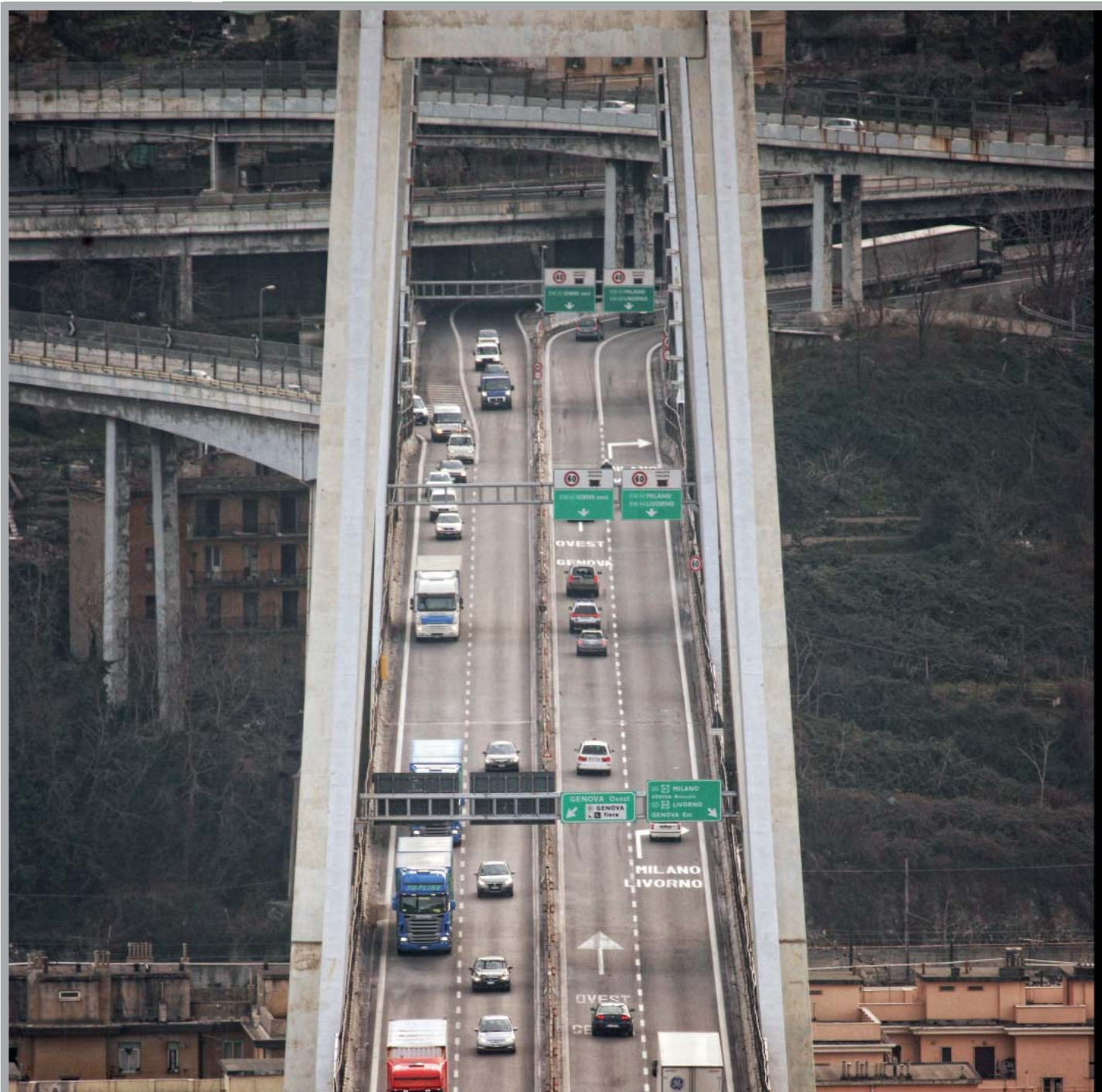
Che senso può avere un'opera di tale impatto che vede dopo pochi anni vanificati i suoi obiettivi? Un progetto che non raggiunge l'obiettivo dichiarato o lo vede inficiato dopo una manciata di anni non è efficace. E questo dà la prova che sia necessario individuare soluzioni diverse dal raddoppio autostradale per risolvere i problemi di mobilità.

Come prevede il Comune di rendere compatibili le previsioni d'incremento dei flussi con il tessuto urbano? Non è in contraddizione con gli strumenti di pianificazione che prevedono la riduzione degli ingressi di veicoli e la riqualificazione degli ambienti urbani?

Persino lo studio di Società Autostrade individua che il grosso dei transiti è interno al nodo, non di attraversamento; quindi le soluzioni vanno ricercate in un diverso modello di mobilità per la nostra città. Tale aspetto era ben presente nel programma dell'allora candidata Sindaco ma non trova attuazione concreta neanche nella possibilità di esporre proposte alternative alla Gronda.

Ma in ogni caso il dibattito non sarà inutile: al termine dello stesso ci saranno gli strumenti per fare almeno una scelta consapevole, cosa che non avviene della nostra città

da almeno qualche decennio. La partecipazione non è un intralcio; anche nell'ottica di chi vuol fare, è meglio perdere un po' di tempo prima ed arrivare ad una condivisione, in modo che poi l'opera (sicuramente la migliore possibile) andrà liscia.



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