

“Débat public” sulla Gronda di Ponente - Considerazioni dell’INU

1. Osservazioni preliminari

Il riassetto del nodo infrastrutturale di Genova è un’operazione indispensabile per garantire la funzionalità del porto e per evitare che la congestione dei traffici riduca la competitività del sistema portuale ligure e deteriori le condizioni di vivibilità della città.

Si tratta di riconsiderare gli equilibri complessivi della mobilità - passeggeri e merci – in un territorio che comprende l’area centrale ligure e il Piemonte sud orientale, di ridefinire la ripartizione modale dei traffici tra ferro e gomma e tra forme individuali e collettive di trasporto, di introdurre, inevitabilmente, nuove fonti di rumore e di inquinamento atmosferico e alterazioni del regime idrico, determinando forti impatti su vaste porzioni di territorio.

Quindi, bene ha fatto il Comune di Genova a organizzare un ampio dibattito pubblico sulle varie versioni del progetto di “Gronda di Ponente” fin qui elaborate, un dibattito al quale INU Liguria intende fornire il proprio contributo costruttivo.

Vista la portata della posta in gioco e l’ampiezza delle conseguenze sul territorio, una prima osservazione riguarda il quadro di riferimento. Non si può non rilevare che il dibattito avviene in assenza sia di qualunque riferimento a un piano o quadro generale della mobilità e della logistica, sia di qualunque approfondimento delle problematiche ambientali e di sanità pubblica, estremamente complesse, che il progetto solleva.

Lo “studio trasportistico” di Autostrade per l’Italia (ASPI) che è stato proposto al dibattito si apre con l’affermazione che *“questa relazione tecnica è da considerarsi quale aggiornamento ed approfondimento delle analisi trasportistiche, effettuate nel corso dei primi mesi del 2008 nell’ambito dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) allegato al Progetto Preliminare Avanzato”*: SIA del quale non vi è traccia tra i materiali resi disponibili.

Al riguardo, si deve osservare che le parole “sostenibilità” e “sostenibile” non compaiono neppure una volta nello studio ASPI. Se da un lato ciò denota una lodevole assenza di quell’ipocrisia che ispira tanti documenti analoghi, dall’altro segnala anche disinteresse per un tema che tutti - e soprattutto i soggetti istituzionali - dovrebbero ormai sentire ineludibile. D’altra parte, trattandosi di un insieme di interventi che comportano variante al PUC vigente, in termini certamente non marginali, non si può prescindere dall’attivazione di una procedura di verifica (*screening*) in ordine all’assoggettabilità a VAS, verifica imposta dalla legislazione vigente e che si può presumere porti alla richiesta di effettuare la valutazione ambientale strategica.

Di fatto il dibattito sul progetto soffre di alcune gravi carenze:

- il tema assegnato, ossia l' "*analisi delle soluzioni alternative per l'attraversamento della Val Polcevera*" (questo è il titolo dello studio ASPI), è eccessivamente limitato e dà per scontate scelte a monte che scontate non sono;
- mancano i fondamentali presupposti di conoscenza e di analisi necessari per consentire a quanti partecipano al dibattito (ivi compresi i soggetti istituzionali e i proponenti) di farlo con piena consapevolezza della posta in gioco e delle più ampie implicazioni del progetto;
- l'attuale dibattito pubblico non può certo supplire alla carenza degli strumenti istituzionali di pianificazione e programmazione (piano regionale della mobilità e della logistica, piano territoriale regionale) e di valutazione d'impatto (VIA o VAS), che soli possono pienamente legittimare una scelta tanto importante per il futuro della nostra città e della nostra regione.

Quindi l'INU chiede formalmente che il percorso decisionale relativo al progetto si svolga entro il quadro degli strumenti e delle procedure che le leggi europee, nazionali e regionali pongono a presidio e garanzia della bontà e dell'efficacia delle scelte che investono l'ambiente e l'uso del territorio, la vita dei cittadini e la destinazione delle risorse pubbliche.

Posta questa doverosa premessa di metodo, l'INU s'impegna da subito a partecipare al dibattito per la ricerca della miglior soluzione possibile, intervenendo nel merito delle questioni sollevate dal progetto. Quelle che seguono sono alcune prime note che INU Liguria si riserva di integrare successivamente.

2. Riflessioni sui dati del progetto

2.1. Le previsioni di domanda

Lo scenario di riferimento

Quelle utilizzate non sono previsioni ma proiezioni, ottenute estrapolando gli andamenti 1996/2006. Le proiezioni presuppongono costanza di scenari. Nel periodo considerato erano compresenti due fattori convergenti di crescita della domanda:

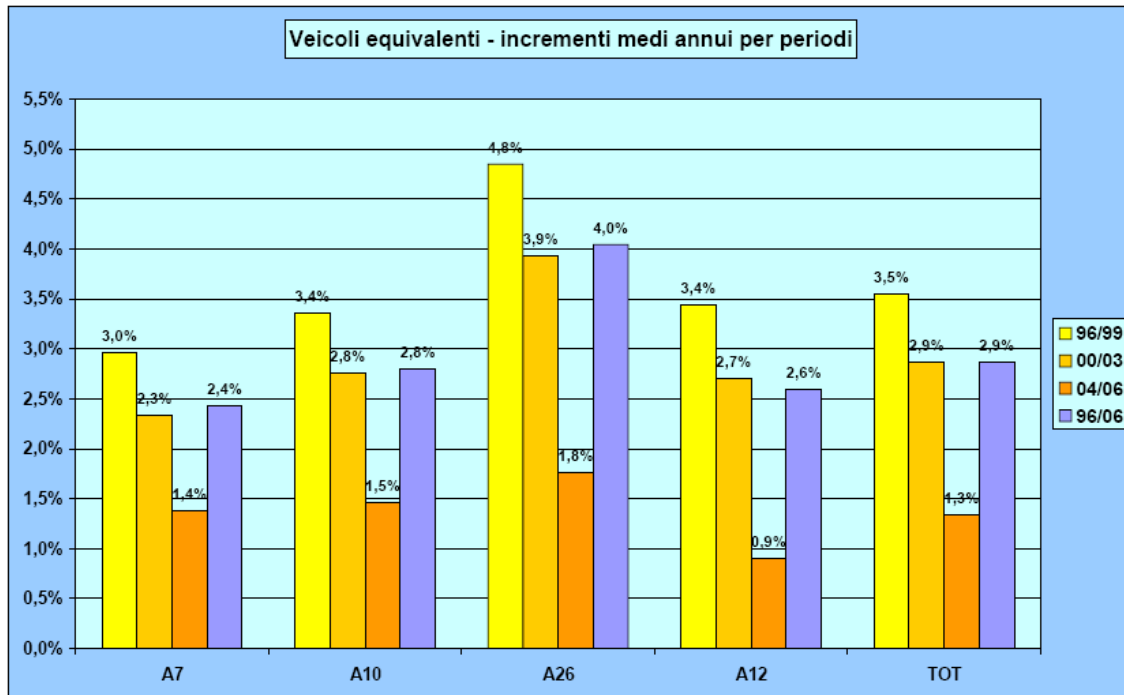
- **basso** costo del petrolio
- **alta** congiuntura economica.

Possiamo ritenere che ciò non sarà più vero nel futuro ragionevolmente prevedibile.

Bisogna fare riferimento a uno scenario macroeconomico globale strutturalmente diverso, nel quale i fattori di crescita della domanda - sviluppo economico e costo del trasporto - si presumono sistematicamente divergenti.

I valori utilizzati per la proiezione

Lo studio ASPI ha utilizzato i valori medi del periodo. All'interno del periodo, i tassi di crescita sono fortemente decrescenti. Quindi i valori medi (colonna blu) sovrastimano la tendenza.



Il riequilibrio modale

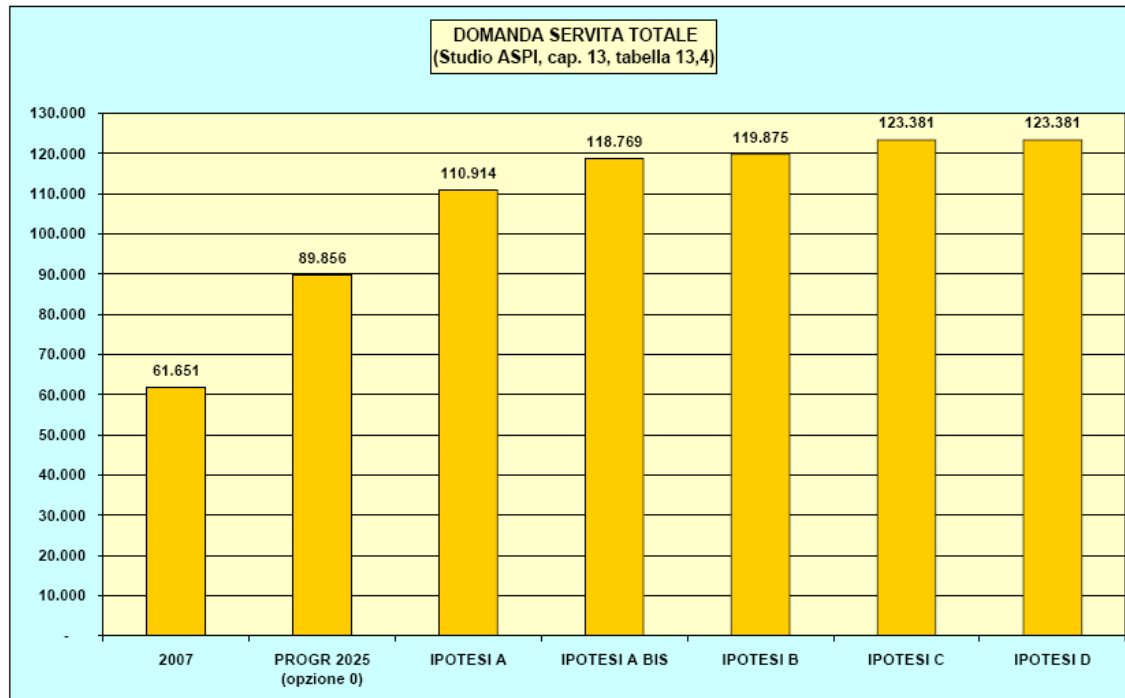
Il periodo di riferimento è contrassegnato dalla forte perdita di competitività della mobilità su ferro rispetto alla gomma, soprattutto per le merci. Tuttavia si preannunciano importanti opere intese a rilanciare la competitività dell'offerta ferroviaria, per i passeggeri come per le merci; pur senza sopravvalutare la possibile incidenza di tali interventi sul bilancio futuro della mobilità, è chiaro che se ne debba tenere conto.

Conclusioni

Per tutte le ragioni esposte sopra, le previsioni di domanda appaiono fortemente sovrastimate. Ma è proprio su queste stime che si basa la valutazione di necessità e urgenza dell'opera. Quindi, nel momento in cui le stime di domanda saranno, come è inevitabile, fortemente ridotte, vi sarà valido motivo per ridiscutere il dimensionamento e l'intera filosofia del progetto.

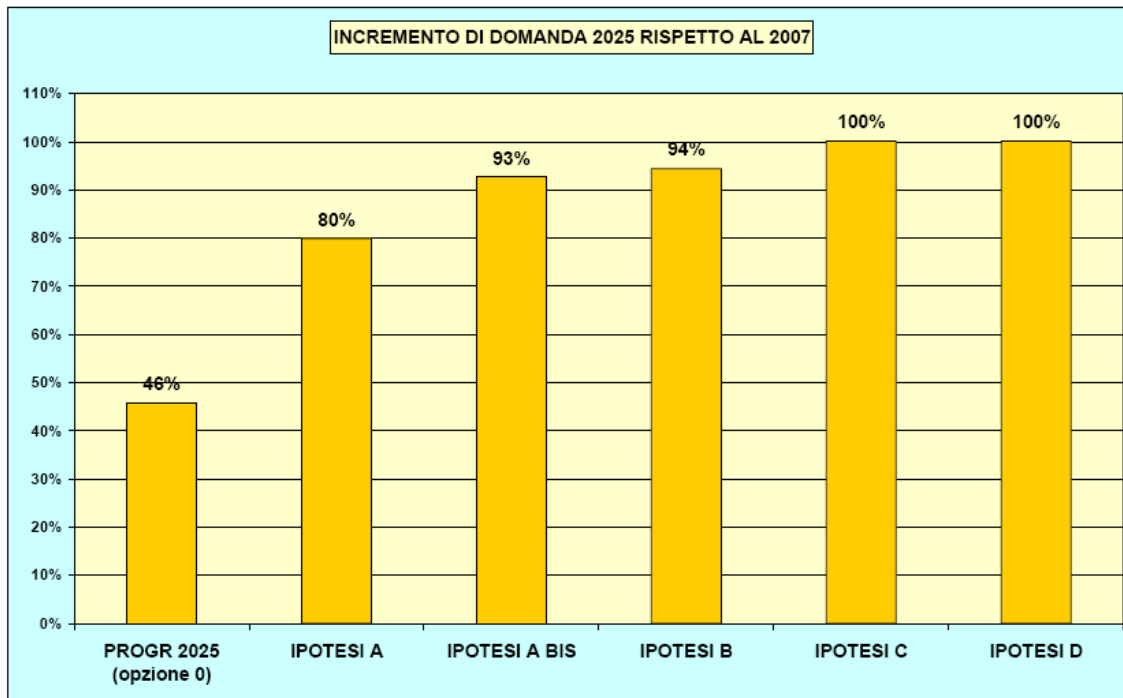
2.3. La gronda fa aumentare la domanda?

Nella tabella 13.4 si trovano i seguenti valori della “domanda servita totale”.



Lo “scenario programmatico 2025” riporta l’incremento di 28 mila veicoli (+46%) ottenuto attraverso la probabile sovrastima delle previsioni di cui si è detto.

Alle diverse ipotesi di gronda si associano ulteriori rilevanti incrementi di domanda, compresi tra un minimo di 21 mila e un massimo di 33 mila veicoli, con incrementi sul 2007 compresi tra l’80 e il 100%, cioè dell’ordine del doppio rispetto allo “scenario programmatico”.



Sorge spontanea la domanda: da dove vengono questi ulteriori incrementi? Traffico sottratto alla ferrovia? Traffico deviato da altri itinerari? In ogni caso, traffico poco “sostenibile” e poco remunerativo.

2.4. I flussi in attraversamento

Dalla brochure “A che cosa serve la Gronda: a suddividere il traffico cittadino da quello di attraversamento” (pag. 10):

La Regione Liguria, la Provincia ed il Comune di Genova si sono fatti promotori di questa iniziativa con l'obiettivo di sgravare questo tratto stradale soprattutto dal traffico pesante. I transiti che caratterizzano il nodo genovese possono essere suddivisi tra:

- *traffico interno all'area urbana, pari al 16% del volume totale;*
- *traffico di scambio tra l'area urbana ed il resto della rete, pari al 58% del volume totale;*
- *traffici di attraversamento pari al 26% del volume totale.*

Di questi, circa 43.000 veicoli verrebbero trasferiti sulla Gronda, corrispondenti al 20% della domanda di traffico che interessa il nodo di Genova ed al 60% degli attuali transiti sulla A10.

Il progetto prevede dunque di suddividere il traffico delle direttrici Milano - XX Miglia e Livorno - Porto di Voltri - XX Miglia, Genova Ovest [Porto] - Porto di Voltri - XX Miglia [che non ha necessità di connettersi con le aree cittadine] e di spostarlo sulla nuova infrastruttura, scaricando l'A10 che rimarrebbe principalmente a servizio della città di Genova e delle sue funzioni e che

registrerebbe, sulla base delle stime effettuate, una riduzione del traffico previsto rispetto allo scenario di "non intervento".

Dall'analisi dei flussi per O/D contenuta nel capitolo 6 dello studio ASPI, ottenuta utilizzando il modello strategico di assegnazione, si ricavano, per i diversi "tratti elementari" che afferiscono al nodo di Genova, i valori dei flussi bidirezionali in attraversamento, ovvero che non hanno né origine né destinazione tra Voltri e Genova Ovest.

SCAMBI BIDIREZIONALI	LEGGERI	PESANTI	TOTALE EQ.	% ATTRAV.	VEQ ATTR.
A10 OLTRE VOLTRI CON A7 E LEVANTE OLTRE GE EST	38.500	8.200	59.000	15%	8.850
A12 CON PONENTE OLTRE VOLTRI E TRAFORI	43.000	7.500	61.750	25%	15.438
A26 CON LEVANTE OLTRE GE EST	34.000	9.000	56.500	20%	11.300
TOTALE					35.588
TOTALE TRATTO URBANO A10	Totale esclusi doppi conteggi				17.794
A26 / A10 PONENTE	18.000	4.400	29.000	100%	29.000
TOTALE ATTRAVERSAMENTO					46.794

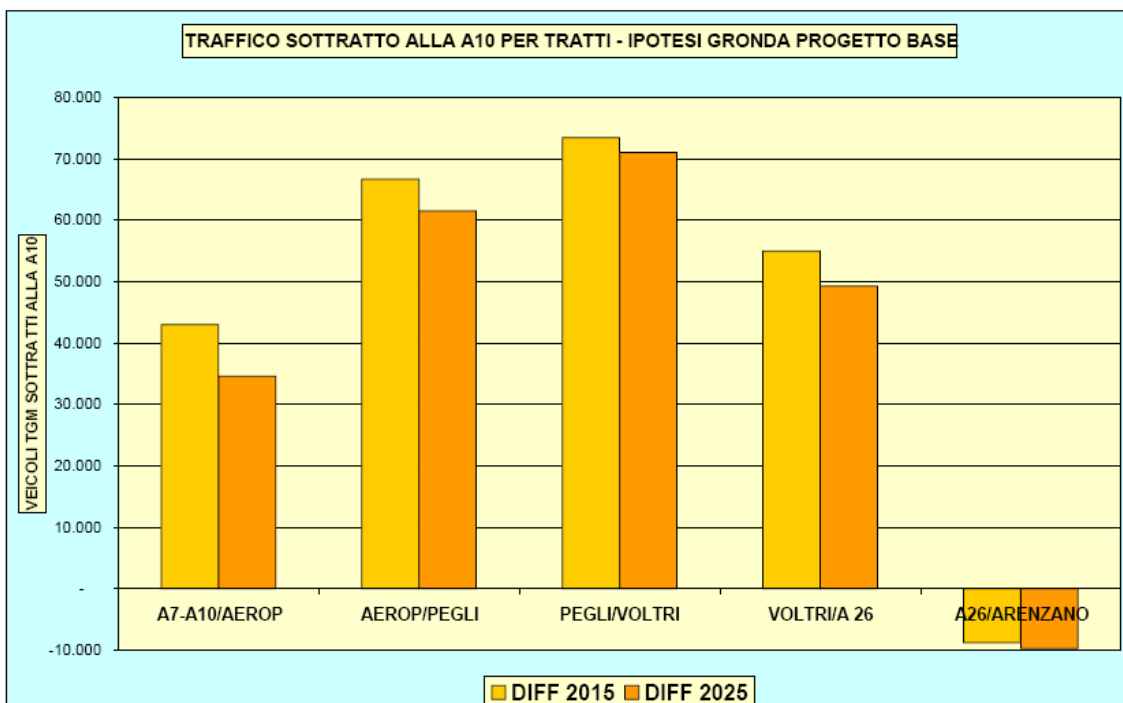
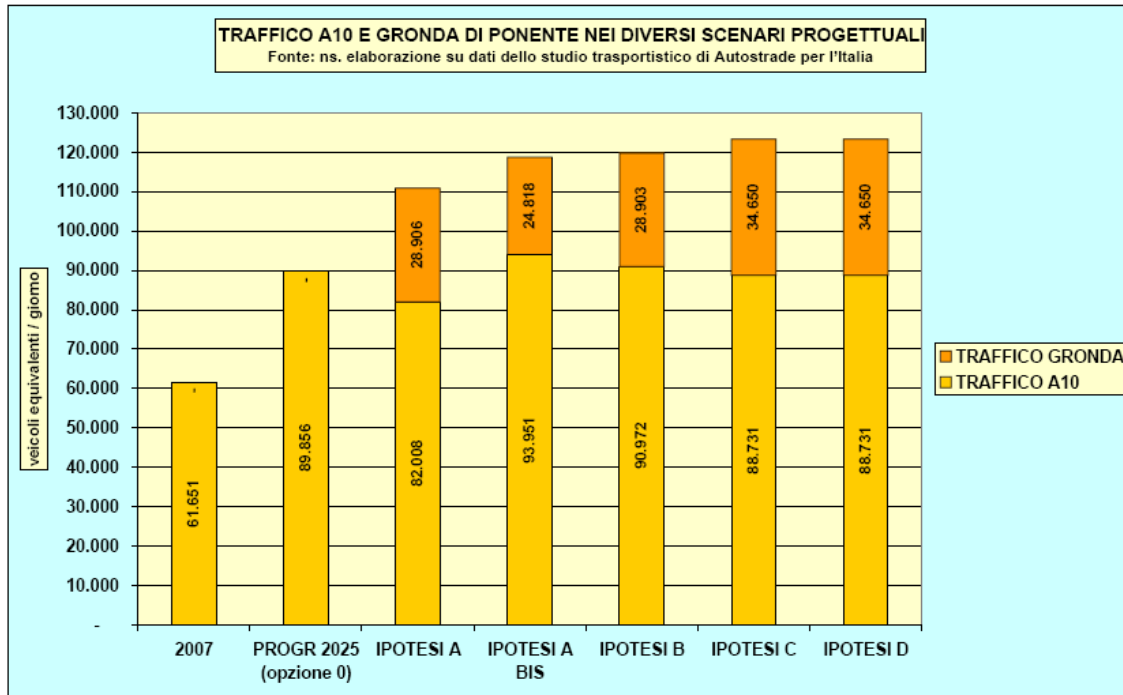
La somma dei flussi bidirezionali in attraversamento che interessano la tratta urbana della A10 porta a un TGM totale, espresso in veicoli equivalenti, di circa 36.000 unità. Tuttavia, a nostro giudizio questa somma comporta un evidente doppio conteggio di tutti i veicoli considerati, trattandosi di flussi bidirezionali che vengono computati, per esempio, sia tra A12 e A10, sia tra A10 e A12.

Quindi gli effettivi veicoli in attraversamento sulla A10 sono circa 18.000, cui si devono aggiungere i circa 29.000 sulla direttrice Ovada - Ventimiglia, che non interessano la futura gronda.

Un valore tale da non giustificare, di per sé, la nuova strada, anche in considerazione del fatto che, notoriamente, i flussi di attraversamento non coincidono tendenzialmente con le punte del traffico locale.

2.5. Quanto traffico tolto alla A10?

Dallo studio ASPI si ricavano dati molto eterogenei, come appare dai due grafici riportati sotto, riferibili rispettivamente al cap. 13 e al cap. 12.



I valori del primo grafico lasciano la situazione com'è e sembrano sancire l'inutilità della gronda rispetto all'obiettivo di scaricare la A10.

Al contrario, quelli del secondo ci porterebbero vicini allo svuotamento della A10. Con un paradosso: il traffico sottratto diminuisce all'aumentare del traffico totale. Questi valori sembrano poco compatibili con quelli dei flussi di attraversamento visti sopra.

3. La posizione dell'INU

3.1. Quanti ponti attraverso il Polcevera?

Oggi uno: il Morandi.

Domani due: con la strada a mare.

Dopodomani:

- ancora due, con il tracciato basso;
- forse tre, con un tracciato alto: Gronda + Morandi + strada a mare.

Sembrirebbe logico evitare il salto da uno a tre ponti e attendere l'esito della nuova configurazione a due ponti.

Rispetto al Morandi, nasce un problema logico. La proposta delle soluzioni alte presuppone che lo si mantenga in esercizio. Ma se ciò è possibile e conveniente, allora perché non attendere di poter verificare gli effetti della strada a mare e l'efficienza del sistema con due ponti prima di intraprendere nuove grandi opere?

Se invece si mette in conto la necessità o l'opportunità di dismetterlo a medio termine, si imporrà in quel momento di realizzare una struttura sostitutiva. In tal caso, è evidente che non avrebbe senso proporre tracciati alti, che lascerebbero irrisolto il problema.

3.2. Per una soluzione incrementale

La posizione dell'INU è di forte perplessità nei confronti di tutte le soluzioni proposte per la Gronda, per le ragioni dette sopra. Ma non è per l'immobilismo.

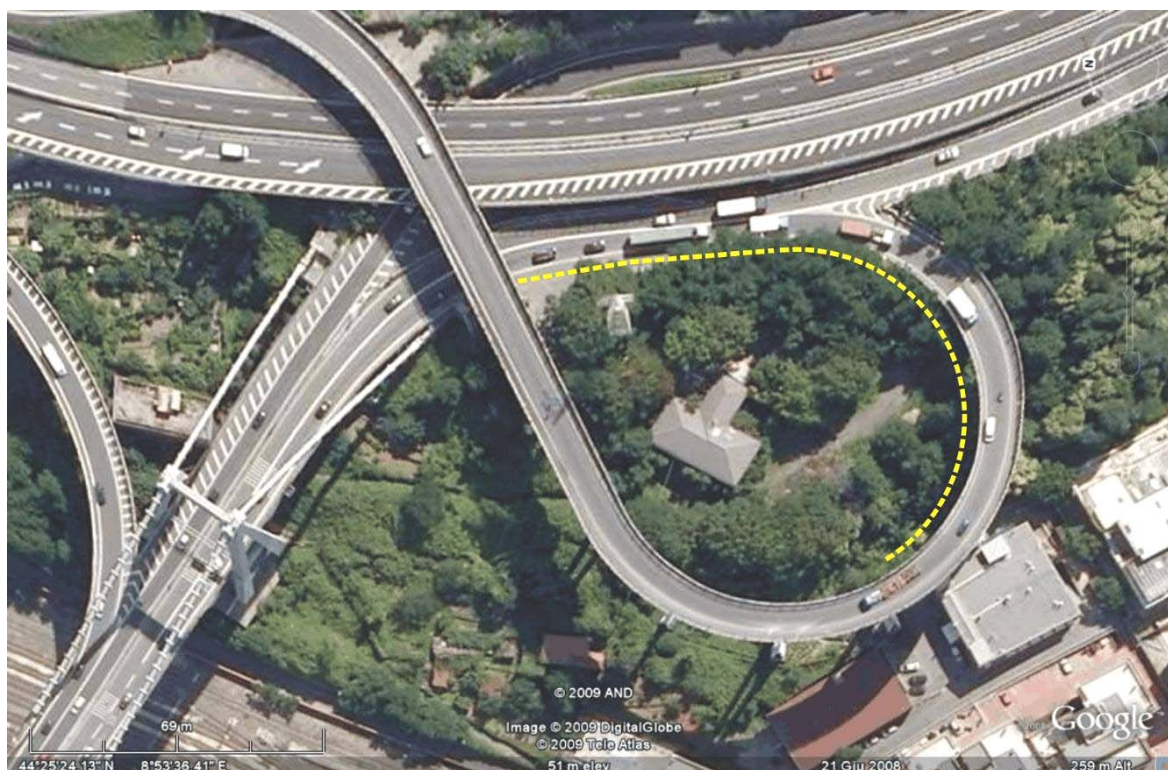
In concreto, anche sulla base dei dati contenuti nello studio ASPI, riteniamo che un approccio prudente e costruttivo debba affrontare preliminarmente e urgentemente i seguenti punti:

- **viadotto Morandi**: decidere il destino del viadotto Morandi
- **tratto genovese della A7**: potenziare il tratto genovese della A7, soggetto alla sovrapposizione dei flussi est-ovest e nord-sud, attuando gli interventi previsti da ASPI o altri analoghi, che sono certamente necessari e sono quelli più direttamente funzionali al servizio dei traffici portuali di Sampierdarena, destinati ad aumentare con i lavori previsti in quello scalo
- **svincolo di Cornigliano/Aeroporto**: in previsione del completamento della strada a mare, potenziare lo svincolo di Cornigliano/Aeroporto, in uscita da ovest, con un

intervento analogo a quello realizzato a Bolzaneto, che ha completamente eliminato le code in uscita sulla carreggiata stradale



- **raccordo tra A10 e A7**: analogamente, si dovrebbe ridisegnare il raccordo tra A10 e A7, all'estremità est del viadotto Morandi, in modo da evitare il rallentamento prodotto dalla curva molto stretta, di raggio 40 m, che, con traffico intenso, provoca l'accumulo dei veicoli (soprattutto camion) sulla corsia destra della carreggiata lato mare del viadotto.



A quelli elencati sopra si potrebbero aggiungere altri interventi puntuali di riqualificazione della A10 e della A12, soprattutto per quanto riguarda gli svincoli.

Con l'entrata in esercizio della strada a mare, l'insieme di questi interventi dovrebbe garantire un sostanziale miglioramento della situazione a breve e medio termine, fino al momento in cui si potranno manifestare gli effetti di riequilibrio modale conseguenti agli interventi di potenziamento del nodo ferroviario genovese.

3.3 Cantieri contro la crisi

Queste indicazioni sono coerenti con l'obiettivo di aprire tempestivamente cantieri con funzione anticiclica. Anzi sono più coerenti del progetto Gronda di Ponente. Infatti le opere indicate, essendo meno controverse della Gronda, si prestano a essere cantierate più rapidamente e con meno problemi, e impegnerebbero comunque investimenti consistenti.

Poi si potrà decidere con calma.

a cura di Paolo Rigamonti

Genova, 15 marzo 2009