

Nota tecnica sullo Studio trasportistico di ASPI per la Gronda di Ponente

Autore: dr Alberto Santel

Ricevuto in data: 18/02/09

GRONDA DI PONENTE, RIQUALIFICAZIONE A10 E POTENZIAMENTO A7 E A12

Analisi delle soluzioni alternative per l'attraversamento della Val Polcevera

STUDIO TRASPORTISTICO

OSSERVAZIONI GENERALI

- il linguaggio utilizzato nella presentazione risulta incomprensibile, le diverse alternative non sono immediatamente distinguibili a un profano e la tavola 1.1 non corrisponde e non illustra adeguatamente le alternative che saranno in seguito descritte.
- i flussi di traffico indicati sono incompleti, non analizzano e non spiegano la reale consistenza dei flussi di traffico: le soluzioni progettuali e le stesse proposte di intervento non possono essere le stesse se i flussi di traffico sono di attraversamento per spostamenti a medio-lunghe distanze oppure di servizio all'area metropolitana e caratterizzati da breve percorrenza, inferiore ai 50 km.
- i flussi di traffico non sono caratterizzati fra auto/moto e veicoli trasporto merci, risulta quindi difficile valutare se la soluzione proposta è risolutiva e sufficiente per eliminare l'attuale livelli congestione che caratterizza l'asse autostradale (così come la rete principale urbana) oppure se possono essere studiate e realizzate alternative diverse
- il progetto presentato non fa riferimento e non tiene in alcun conto le numerose indicazioni normative e gli obblighi relativi alla riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico e non utilizza neppure la normale metodologia di valutazione dei progetti in termini di valutazione comparata delle alternative possibili in funzione del rispettivo livello di raggiungimento degli obiettivi generali prima indicati, i più importanti dei quali sono quelli legati alla riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, delle emissioni di gas climalteranti e dei consumi energetici. A questo proposito sembra evidente che il Concessionario assuma come riferimento operativo e progettuale la sua neutralità rispetto a questi scenari ed anche il permanere dell'assenza di qualsiasi politica attiva da parte dei decisori pubblici, ai diversi livelli di governo, così come avvenuto nel corso degli ultimi 10-20 anni
- gli scenari trasportistici considerati, di conseguenza, assumono come invariante sia il completamento delle infrastrutture stradali di competenza locale, sia l'assenza di politiche capaci di rendere effettivo il trasferimento di quote importanti e significative degli spostamenti di persone e merci, dalla strada alla ferrovia e da modi d'uso individuali a quelli collettivi, sia nel caso dei flussi di lunga percorrenza (in particolare per quanto riguarda il trasporto merci), sia nel caso dei flussi di breve raggio (compresi fra i 20 e i 50 km, che caratterizzano gli spostamenti nel continuum urbanizzato compreso fra Savona e Sestri Levante e che dovrebbero costituire fra la metà e i tre quarti di tutti gli spostamenti

misurati nello studio). Pare evidente che la necessaria diversione modale, prevista e imposta dalle norme per il miglioramento della qualità dell'aria - tanto più che, a partire dal 2009 non si limita ad essere un obbligo, ma diventa un obbligo sanzionato che prevede il pagamento delle emissioni di CO2 (stimato in un valore compreso fra 1 e 2 mld€/anno per il solo settore dei trasporti) – debba diventare un fattore chiave per la valutazione dei diversi scenari futuri, dato che potrebbe avere un impatto pesantemente negativo sul piano finanziario dell'opera e, quindi sulla sua stessa realizzabilità

- fra gli elementi esterni che la società non ha preso in considerazione, inoltre, va aggiunto il probabile aumento dei prezzi del petrolio e la sua stessa disponibilità a 20-30 anni, elemento che, in tutti gli scenari noti, porta a dover considerare quanto un aumento dei prezzi alla pompa e quindi, anche per questo motivo, un ulteriore incentivo razionalizzazione e riduzione degli spostamenti motorizzati individuali (nel caso delle persone) e alla sostituzione del trasporto merci con soluzioni di logistica applicata. In entrambi i casi il risultato non potrà che essere la riduzione del numero dei veicoli che pagano il pedaggio e, di nuovo, il rischio di insostenibilità del piano finanziario dell'opera.

Gli indicatori puntuali e di sistema che sintetizzano i presupposti dell'analisi comparativa delle diverse ipotesi progettuali, confermano la totale assenza di valutazione di almeno una ipotesi cautelativa, caratterizzata dal rispetto delle norme antinquinamento e dall'attuazione delle politiche e degli interventi previsti anche dal piano nazionale dei trasporti e della logistica, caratterizzate dal trasferimento dell'intera quota aggiuntiva di trasporto merci di lunga percorrenza dalla strada alla ferrovia e al trasporto combinato terra/mare.

Quanto detto per il trasporto delle merci vale anche per gli spostamenti delle persone, dato che, già nel medio periodo saranno misurabili gli effetti degli investimenti effettuati per la costruzione delle nuove linee dorsali AV/AC e dei passanti ferroviari nelle aree metropolitane, cui si aggiungeranno gli effetti, ancora più importanti in termini di aumento della capacità potenziale dell'infrastruttura ferroviaria, derivanti dall'ammodernamento tecnologico della rete e dei treni, ma anche dalla modifica e omogeneizzazione, a livello europeo, dei diversi regolamenti per l'utilizzo dell'infrastruttura e l'interoperabilità dei convogli.

L'estensione al mondo degli operatori ferroviari delle regole e dei principi della concorrenza e del mercato, non potrà che avere come conseguenza immediata quella di una valorizzazione, non solo contabile, degli investimenti effettuati e quindi l'impegno all'acquisizione di quote di mercato aggiuntive (come richiesto dalle norme per il miglioramento della qualità dell'aria e dell'efficienza energetica dei servizi di trasporto prima ricordate).

Il cambiamento delle logiche e dei comportamenti degli operatori economici e dei singoli cittadini, a sua volta, modificherà profondamente le condizioni di convenienza per l'attività delle concessionarie autostradali, che si trasformeranno da gestori monopolistici di un mercato protetto a soggetti economici sottoposti alla concorrenza di gestori di un'offerta di trasporto effettivamente alternativa, sia in termini di capacità di carico dell'infrastruttura che in termini di qualità dei servizi offerti.

STRUMENTI DI ANALISI DELLA MOBILITÀ E BANCHE DATI UTILIZZATE

L'utilizzo di tecniche di modellazione, di suo, non implica la giustezza del dato ottenuto, tanto più se, come nel caso del progetto in esame, il proponente non indica quali sono le fonti informative utilizzate e i confronti che sono stati fatti con studi analoghi, elaborati da altri soggetti.

Nel caso specifico il proponente afferma di avere usato come riferimento esclusivamente i dati relativi al traffico autostradale (per altro senza dire se e come è stato preso in esame il modello di simulazione allegato al piano nazionale dei trasporti e della logistica, che valuta gli scenari di riferimento in funzione

sia delle tendenze in atto, sia dell'attuazione delle politiche di orientamento e degli interventi necessari per garantire il rispetto delle norme antinquinamento e per il miglioramento della sicurezza stradale), mentre sembra evidente che, nel caso del nodo di Genova avrebbe dovuto essere preso in considerazione l'apparato modellistico di simulazione multi modale, basato su indagini al cordone e relativo all'area metropolitana, messo a punto dal Comune (attualmente uno dei più completi a disposizione di un'amministrazione pubblica) e che ha permesso l'elaborazione del proprio PUM-Piano Urbano della Mobilità, approvato dalla Giunta nel luglio del 2007.

Non si capisce perchè il proponente abbia usato come interlocutori per la fornitura dei dati e dei conteggi di traffico soggetti diversi dalla struttura specificamente deputata a tale compito e non abbia mai citato il lavoro per la predisposizione del PUM, avviato sulla base di deliberazioni del Consiglio Comunale risalenti all'anno 2002 e da cui risultava evidente la volontà dell'Amministrazione di progettare ed attuare politiche per la *"riduzione dell'uso individuale dell'auto"*, nel caso degli spostamenti di persone e di ridurre i costi esterni del sistema dei trasporti, obiettivi evidentemente non coincidenti con i presupposti dello studio trasportistico, tutto appoggiato sulla stima di una crescita infinita e non regolata del trasporto su strada.

In particolare, lo studio del 2004 relativo al traffico rilevato al nodo di S. Benigno, risulta tecnicamente corretto, quanto ai conteggi veicolari, ma risulta sprovvisto della valutazione delle alternative possibili, compresa quella che il numero dei veicoli oggi in circolazione potesse diminuire nel tempo, in relazione alla progettazione e attivazione di politiche attive per la gestione della domanda di mobilità e di controllo della circolazione veicolare, deliberate dal Consiglio Comunale e facenti parte integrante del documento del PUM.

Un ulteriore elemento da considerare, che emerge dall'analisi dei flussi di traffico che interessano il nodo di Genova, anche se semplificati e ridotti alle due categorie dei veicoli leggeri e pesanti, è la scarsa rilevanza dei flussi di lunga percorrenza, rispetto a quelli di breve/medio raggio, compresi fra i 30 e i 100 km e che esauriscono le relazioni interne all'area metropolitana, che avrebbero bisogno di essere trattate in modo diverso e più articolato dei flussi di tipo autostradale a lunga percorrenza (>250 km), con l'unica eccezione della direttrice di Milano, che mantiene un'attrattività forte e specifica, anche se inferiore ai flussi che generati e attratti dall'area compresa fra Genova e Savona.

LO SCENARIO PROGRAMMATICO

Anche nel caso dello scenario programmatico usato come riferimento, sembra necessario sottolineare la possibilità che le opere infrastrutturali indicate non saranno, in realtà, realizzate, vuoi per insufficienza dei piani finanziari che le supportano, vuoi per l'attuazione di politiche coerenti sul piano del rispetto dei vincoli ambientali ed energetici, tali da ridurre/annullare i tassi di crescita del traffico veicolare, per gli spostamenti delle persone e delle merci.

In particolare i problemi maggiori sono riferiti alle opere la cui realizzazione è prevista nel medio/lungo periodo: tunnel subportuale e parziale abbattimento della sopraelevata e che è subordinata alla modifica del piano finanziario approvato e l'imposizione di un pedaggio per il suo utilizzo.

Ancora una volta, però, oltre alla questione economico/finanziaria, bisogna tenere conto della difficile compatibilità fra il quadro di riferimento che sta alla base della realizzazione di nuove infrastrutture stradali e quello che ha alla base la realizzazione delle scelte strategiche derivanti dall'applicazione di politiche coerenti con gli obiettivi di riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, delle emissioni di gas climalteranti e dei consumi energetici.

Oltre a queste considerazioni, inoltre, rimane il problema della gestione dell'inserimento dei flussi di traffico che sarebbero scaricati direttamente dallo svincolo autostradale di Genova Ovest sulla viabilità

ordinaria in zona Foce, area già fortemente penalizzata dalla presenza del traffico di attraversamento, che il PUM prevedeva di risanare attraverso un profondo progetto di riqualificazione dell'asse di viale Brigate Partigiane, basato sulla realizzazione di una tramvia e di un sistema di piste ciclabili.

Le due soluzioni sono, oggettivamente, incompatibili.

Le tavole rappresentative degli effetti della realizzazione degli scenari di breve, medio e lungo periodo, del resto contenute nel quadro programmatico, evidenziano che, nell'ora di punta del mattino, il livello di congestione e di servizio che caratterizzano la "soluzione base (ipotesi C)" non sono molto migliori della situazione attuale: tutte le linee rappresentative dei flussi di traffico attesi nell'ora di punta del mattino restano caratterizzate dal profondo rosso tipico di flussi >4.000 veq/ora.

Ci si può quindi, legittimamente, chiedere se non sia veramente il caso di valutare e simulare l'effetto del rispetto dei vincoli ambientali esterni e quindi di prendere seriamente in considerazione l'idea che la circolazione veicolare possa davvero invertire il test di crescita esponenziale che ha caratterizzato gli ultimi 40 anni e possa diventare un elemento di riorganizzazione e di supporto al miglioramento delle prestazioni ambientali (impronta ecologica) dei territori attraversati, anziché uno dei peggiori fattori del loro degrado.

NUOVI SCENARI DI TRAFFICO 13/02/09

Ho visto le nuove elaborazioni predisposte da ASPI. Non aggiungono nulla a quanto già fatto in precedenza dal proponente.

Paradossalmente, però, il risultato è peggiorativo dei risultati precedenti perchè il risultato ottenuto peggiora in modo significativo la situazione della rete viaria urbana, che viene sovraccaricata, in particolare nell'area della Foce, mentre si riduce il n° di veicoli che utilizzano l'autostrada e quindi migliora ulteriormente il livello di servizio.

In conclusione direi che il lavoro di ASPI evidenzia l'insufficienza/assenza delle politiche territoriali ed ambientali che dovrebbero essere di competenza innanzitutto della Regione e, in particolare (ma non è solo un problema della Liguria), la totale assenza di una politica capace di integrare in un unico documento di pianificazione, elaborato congiuntamente, gli obiettivi di gestione ordinata del territorio e quelli di riqualificazione ambientale. La Regione ha un piano per il miglioramento della qualità dell'aria privo di obiettivi cogenti per quanto riguarda il settore dei trasporti, mentre il piano energetico regionale, più semplicemente, non cita neppure il settore trasporti, come se il risparmio energetico si limitasse alla installazione di qualche pannello solare.

In assenza di un quadro di riferimento diverso da quello tradizionale che vede il territorio come supporto fisico per la costruzione di infrastrutture che erano e restano essenzialmente stradali, il gestore della rete autostradale di riferimento in Italia non credo che possa/debba essere il soggetto che si preoccupa, unilateralmente, di modificare il quadro di riferimento programmatico.

Resta, infine, il problema di fondo nel caso del nodo di Genova: non esiste una soluzione "zero".

Il livello di congestione e quindi di pericolosità oggettiva delle esternalità derivanti dall'eccesso di traffico veicolare è più che insostenibile, nello stesso tempo la costruzione di nuove infrastrutture non porta a un miglioramento della situazione ambientale, ma neppure del livello di congestione.

La soluzione del problema, intesa come intervento efficiente ed efficace quanto all'uso delle risorse pubbliche da un lato e quanto al rispetto e attuazione delle norme e degli obiettivi generali di qualità ambientale, risparmio delle risorse ormai finite e non aggravamento dei problemi energetici, richiede un

intervento radicale di riorganizzazione degli spostamenti di persone di breve raggio, attraverso l'aumento obbligatorio del n° di persone trasportate per veicolo.

Per quanto riguarda le merci la soluzione è identica, nel senso che da sempre si sa che si dovrebbero dirottare dalla strada al treno e al mare percentuali significative di traffici e, anche in questo caso, una soluzione efficiente ed efficace consiste nel non avere più degli autotrasportatori che fanno sistematicamente un viaggio a pieno carico e il viaggio di ritorno vuoto, ma delle imprese di logistica integrata, capaci di garantire ragionevoli capacità di riempimento dei veicoli usati per tutti i viaggi effettuati.

Alberto Santel

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'A' with a horizontal line crossing through it, and a vertical line extending upwards from the top of the 'A'.

5

Dr Alberto Santel

Residenza: via San Francesco da Paola 29 – 10123 Torino (I)

Recapito postale: C.P. 81468 – GE14/28109

Tel. (+39) 335 7239929 - Mail: asantel@alice.it