

E-MAIL INVIATA ALLA COMMISSIONE (16 febbraio 2009)

[...]

in relazione alla possibile futura realizzazione della Gronda di Genova, desidererei chiarire il mio punto di vista:

1) Trovo che sia quantomeno infelice la scelta di realizzare un'opera così impattante sull'ambiente cittadino, ed in particolare in quello della Valpolcevera, da decenni sottoposto ad una situazione ambientale precaria che solo negli ultimi anni sta tentando di riconciliare con l'ambiente. Ritengo che si dovrebbe procedere sulla strada della riqualificazione ambientale della vallata, anziché sottoporla ad una nuova colata di cemento.

2) Non vedo, nel Vs. depliant illustrativo, alcuna menzione in relazione alla rilocalizzazione delle famiglie che dovranno abbandonare le loro case, ed in particolare nessun cenno su quante famiglie siano coinvolte per ciascuna alternativa di Gronda da Voi proposta. Nessun cenno, inoltre, sugli indennizzi degli espropri. Ritengo che la Vs. esposizione sia quantomeno lacunosa e distante dalle esigenze delle famiglie coinvolte, le quali si vedrebbero tolta la loro abitazione non si sa bene con quale contropartita.

3) Non comprendo per quale motivo si debba necessariamente far passare il nuovo percorso dell'autostrada all'interno del perimetro cittadino. La possibilità che la Gronda passi in pieno Appennino non è neppure accennata; eppure essa comporterebbe una decongestione dal traffico, che verrebbe così allontanato dalla zona abitata, e creerebbe sicuramente meno disagi alla popolazione. Vi sono alcune scelte di interesse generale nella Vs. scelta di non contemplare una alternativa di questo tipo?

4) Perché, prima di decidere di costruire un'opera così impattante, non si tenta di migliorare la viabilità cittadina, in particolare per quanto riguarda il trasporto dei container, che continua ad essere effettuato su gomma, anziché tramite ferrovia, e costantemente all'interno del perimetro cittadino, creando disagi anche sulla rete autostradale, sulla rete stradale cittadina e sulla qualità della vita delle popolazioni di Sampierdarena, Cornigliano e Bolzaneto? Ogni realtà europea di un certo livello possiede infrastrutture che consentono di dirottare su rotaia la maggior quantità di flussi di merci possibile. Costruendo l'ennesima opera autostradale non si fa altro che ammettere la propria sconfitta di fronte a questa sfida. Non diventeremo mai città europea, ma continueremo ad annaspire fra tir, traffico e smog.

5) In relazione al punto precedente, non si capisce come mai si giudichi di primaria importanza la realizzazione di un'opera come la Gronda, quando il Comune da decenni ritarda l'esecuzione di opere essenziali per il traffico a Genova e per la mobilità dei cittadini, in particolare faccio riferimento a due punti:

- Sponda del Polcevera: da anni la strada versa in stato di totale abbandono e si verificano code quotidiane all'altezza di Fegino.

- Non vi sono infrastrutture convincenti che consentano di muovere le persone in maniera affidabile all'interno del perimetro cittadino. Finché il trasporto pubblico in città verrà ritenuto una seconda opzione rispetto al mezzo privato, la situazione del traffico sarà condannata a peggiorare. Vi invito a valutare le condizioni di mobilità cittadina presenti in molte altre realtà europee, dotate di metrò all'avanguardia, di interscambi con tram e treno. A Genova da decenni si continua a parlare di queste tematiche, senza mai realizzare qualcosa di concreto e condannando di fatto il cittadino a dover prediligere l'uso del mezzo privato (che poi, inevitabilmente, si riversa anche sul nodo autostradale di Genova).

Ritengo dunque che, prima di procedere con la realizzazione della Gronda, sarebbe opportuno valutare l'evoluzione del traffico nel nodo di Genova solo dopo aver risolto queste problematiche di base.

6) In questo punto mi riferisco al tracciato 3 Alternativa Intermedia. La realizzazione di un viadotto di 2 KM (cartine alla mano, questa è la distanza minima, contrariamente al KM da Voi erroneamente indicato sul Vs. depliant) in una zona in cui le condizioni ambientali sono ancora ottimali mi risulta di difficile comprensione e comporterebbe una devastazione completa dell'area sia a livello paesaggistico che ambientale.

Alla luce di queste considerazioni trovo difficile giustificare la costruzione di un'opera di tale portata.

Mi auguro vogliate fornire risposte esaurienti alle mie obiezioni e vi informo che, qualora non le ritenessi convincenti, sarà mia intenzione contribuire in ogni modo all'opera di informazione e di dibattito fra la popolazione residente nella zona.

[...]

RISPOSTA DELLA COMMISSIONE

Gentile [...],

le considerazioni che lei fa nella sua e-mail, affrontano questioni centrali per il dibattito pubblico. Per questo le suggeriamo di proporle anche in un testo che potrà fare parte dei “quaderni degli attori” e venire pubblicato sul sito.

In merito al punto 2) rilocalizzazione delle famiglie, nella presentazione di ASPI lei troverà la quantificazione delle abitazioni, degli abitanti e delle attività che ricadono nella fascia di rispetto della nuova autostrada nelle diverse alternative di tracciato considerate. A breve sarà disponibile sul sito del dibattito pubblico anche l'elenco dettagliato dei numeri civici delle abitazioni e delle attività che ricadono entro i 25 metri dal nuovo tracciato e sono quindi suscettibili di esproprio.

Per quanto attiene alle procedure per la ricollocazione degli abitanti e per il loro indennizzo, gli uffici comunali competenti in materia, a cui inoltriamo la sua richiesta di chiarimenti, hanno allo studio misure compensative e procedure di concertazione con gli abitanti per decidere in modo condiviso le forme più opportune per una loro ricollocazione, tenendo come esempio possibile di riferimento la procedura già sperimentata in occasione della realizzazione dell'ortomercato.

Rispetto al punto 3) – come lei avrà potuto riscontrare dalla documentazione disponibile sul sito, il traffico che congestionava il nodo genovese è per circa il 70% traffico interno a Genova e di scambio (cioè con una origine o una destinazione interna a Genova). Il traffico di attraversamento – cioè quel traffico che non scambia con Genova - è nelle stime di ASPI pari al 26% del traffico complessivo. Questa percentuale secondo alcuni esperti sembra anche “ottimistica”.

Se gli scenari di traffico sono questi, allontanare il tracciato della Gronda oltre l'Appennino potrebbe far sì che la nuova opera non catturi non solo il traffico che congestionava Genova, ma anche il traffico di attraversamento est-ovest, costretto ad un percorso troppo lungo.

Tuttavia, il dibattito prenderà in considerazione tutte le alternative di tracciato proposte e

formulate. Quindi se lei crede di formulare una ipotesi di tracciato alternativa a quelle già presentate da ASPI, noi la pubblicheremo e il confronto avverrà anche su di essa. Un cittadino ha già formulato una proposta di variante alta tra l'A26 e la Val Varenna. Potrà consultarla su nostro sito a partire da domani nella rubrica "Quaderni degli attori".

Crediamo infatti che sia rilevante capire se serve l'opera e dove il tracciato risponde meglio alle domande di mobilità, impatta meno sul territorio, sui suoi abitanti e sulle attività insediate, e quali opere compensative possano accompagnare la sua realizzazione.

Rispetto al punto 4), l'incontro tematico che sarà organizzato il 7 marzo sul tema degli scenari di traffico affronterà anche la questione che lei pone cioè, in che misura la riorganizzazione del nodo ferroviario, il potenziamento del trasporto merci su rotaia possano incidere sulla ripartizione modale in favore del ferro.

Rispetto al punto 5) il Piano urbano della Mobilità in corso di redazione da parte degli uffici comunali competenti, affronta i temi che lei pone sia in riferimento alla programmazione delle opere di miglioramento della viabilità ordinaria in val Ppolcevera e ai tempi della loro esecuzione, sia rispetto al potenziamento della rete di trasporto pubblico locale, con introduzione di nuove corsie protette per i mezzi pubblici per migliorarne il livello di servizio, parcheggi di interscambio, zone a traffico limitato nel centro città, metropolizzazione della ferrovia.

Perché lei possa avere informazioni puntuali e dettagliate in merito ai progetti, e alle proposte del PUM - di cui ci sarà una presentazione sempre nell'incontro tematico del 7 marzo – inoltriamo la sua nota all'ufficio traffico mobilità perché le possa rispondere con maggiore dettaglio.

Per quanto riguarda il punto 6, il viadotto del tracciato intermedio è effettivamente di 1.000 metri, mentre il tratto allo scoperto, come lei osserva, è di 2.000 metri. E infatti metà del tracciato allo scoperto non corre su viadotto, ma direttamente su terra.

Le rinnovo comunque l'invito a scrivere una nota che potrà essere parte dei contributi dei Quaderni degli attori.

[...]

(SONO STATI OMESSI I SOLI DATI PERSONALI)