

## FERROVIE, VALICHI, GRONDE E MOBILITÀ URBANA

Sulle grandi *opere infrastrutturali*, la vecchia politica ideologica delle *grandi opere*, spacciata da governi e regioni come la panacea del lavoro e della crescita del PIL, si è dimostrata falsa: «Dagli anni '60 ad oggi il PIL è aumentato di quasi 4 volte, mentre l'occupazione in proporzione all'aumento della popolazione è diminuita»<sup>1</sup>.

### *Terzo valico*

Il *Terzo Valico*, voluto pervicacemente dalla regione Liguria, a nostro avviso non corrisponde alla soluzione migliore per risolvere i problemi dello spostamento delle merci dal porto di Genova verso nord Europa; al contrario è del tutto inutile e lo dimostriamo con i seguenti motivi<sup>2</sup>:

- *Le merci* guadagnerebbero un'ora di tempo lungo il viaggio per poi sostare nei porti 10 gg. a motivo di carenze amministrative/burocratiche. Quale mente sana investe 6-7 mld (la cifra è già in rialzo costante) per un'ora in meno dentro un vortice di tempo perduto?
- *Il Terzo Valico* richiede un investimento iniziale di 6,5 miliardi di euro con previsione di incremento di almeno il 40%, pagati interamente dai contribuenti, a fronte di una possibile alternativa fatta con un adeguamento minimale sulle linee esistenti che potrebbe essere realizzato in pochi anni. A questo proposito è utile ricordare che le cinque linee già presenti sono usate per il 30% della loro potenzialità reale e la Voltri-Alessandria ha una capacità di 504.000 Teu all'anno, mai utilizzati. Tutte insieme possono portare 5 mln di *container*.
- *Le previsioni* dei quantitativi delle merci trasportate, ipotizzate negli scorsi anni sui 5 milioni di TEU/anno, sono assolutamente inverosimili, visto che a oggi il traffico si aggira sui 2 milioni di TEU/anno (tasso di incremento annuo circa 2%) di cui solo circa 60.000 *container* su treno.
- *Le tempistiche* di previsione di completamento si aggirano su 15-20 anni, nel frattempo il mercato cambia e peraltro non vi è alcuna garanzia del completamento dell'opera (a oggi sono stati finanziati meno di due lotti interi su sei ... in Italia sono in corso grandi opere per 33 miliardi di euro, ed è evidente che non ci saranno i soldi per realizzarle tutte, con il rischio reale che, viste le pressioni politiche, si apriranno tutti i cantieri e continueranno a *stop and go*, man mano che arriveranno i piccoli finanziamenti, facendone una minima parte, col risultato che si avranno infiniti cantieri che non si chiuderanno mai); questa è la storia di Italia, non un'ipotesi su cui discutere.
- *Trasparenza* dei procedimenti: affidamento senza gara a Cociv, proprio due giorni prima dell'approvazione della direttiva europea che ha reso obbligatorie le gare, per non parlare dei fenomeni malavitosi che già si sono evidenziati in questi anni e della mancanza di analisi economica e finanziaria.
- *Danni ambientali* legati alla presenza di amianto, della cancellazione di intere aree boschive e

<sup>1</sup> Cf M. PALLANTE – A. BERTAGLIO, «Per uscire dalla crisi serve un cambio di priorità», in *IIFattoQuotidiano.it* (24-05-2012) reperibile sul sito [www.ilfattoquotidiano.it/2012/05/24/uscire-dalla-crisi-serve-cambio-priorita/240428/](http://www.ilfattoquotidiano.it/2012/05/24/uscire-dalla-crisi-serve-cambio-priorita/240428/) (consultato il 29-01-2015).

<sup>2</sup> [www.lavoce.info/archives/18677/terzo-valico-costi-benefici/](http://www.lavoce.info/archives/18677/terzo-valico-costi-benefici/) (Prof. Marco Ponti).

agricole, dell'impermeabilizzazione dei suoli (v il tunnel di circa 40 km) con gli effetti che ne conseguiranno su un terreno fragile come quello ligure e gli eventi calamitosi sempre più intensi e frequenti.

Negli ultimi anni la Regione *ha tagliato i treni*, ma intende finanziare, non tanto il miglioramento del servizio, quanto piuttosto lo spostamento a monte della tratta Andora-Finale, (distanza di circa 42 km), ovviamente sempre per lotti senza avere la certezza dei finanziamenti per l'intera opera, valutato in 1,5 mld di euro, creando un danno ingente alle attività agricole del territorio, con la perdita prevista di circa 200 posti di lavoro. Non si considera, al contrario, la possibilità del raddoppio in sede tra Finale e Loano, che in tempi e costi limitati (250 mln di euro) porterebbe ad un raddoppio tra Albenga e Genova (distanza di circa 94 km).

### *Gronda di Genova*

Il 2 settembre 2014, il Ministro Lupi ha dichiarato «la gronda è necessaria», ma sicuramente «non inizierà prima di 4 anni», fa coro il viceministro Nencini il 18 settembre 2014. La gronda è un'opera di cui si parla da diversi decenni, ma a oggi deve ancora essere approvata definitivamente.

L'impianto iniziale è stato molto modificato a causa di numerose osservazioni che l'ufficio di *Valutazione di Impatto Ambientale* ha prescritto. Vi sono, infatti, una serie di considerazioni logiche sui rischi ambientali, sanitari e logistici, con conseguenti azioni di riduzione del rischio, che fanno lievitare esponenzialmente i costi (in origine 3,2 mld di euro), a tal punto da fare dubitare anche la Società Autostrade per l'Italia SpA. L'amministrazione regionale, da parte sua, non dubita che i maggior costi che si riverseranno sui cittadini (aumento delle tariffe dell'autostrada) saranno indispensabili per un'opera «che sarà certamente di utilità pubblica», ma senza fornire dati fondati.

Veramente l'opera è di utilità pubblica, ossia ridurrà in maniera importante il traffico genovese? Vediamo:

- La bretella è un tratto autostradale di circa 20 km che da Vesima arriva a Genova est bypassando la città, quindi riguarderà solo il traffico est-ovest e viceversa.
- Previsioni di spesa: iniziali 3,2 mld.
- Traffico veicolare: attualmente il 58% dei flussi è dovuto a pendolari e mezzi di trasporto di grandi dimensioni che entrano ed escono dal porto; il 16% è dovuto agli spostamenti interni alla città di Genova e il 26% è di attraversamento, in parte verso nord (quindi non interessa la gronda) in parte verso est-ovest e viceversa (si può ragionevolmente ipotizzare un 10%).
- È statisticamente provato che nuove strade richiamano più veicoli e quindi c'è il rischio che tra 20 anni ci si ritrovi con lo stesso traffico attuale. Pare una logica opposta alla dichiarata volontà di potenziare il trasporto su rotaia e di ridurre l'utilizzo di fonti fossili.

Dal dibattito pubblico, in particolare da parte dei rappresentanti di INU Liguria, Università di Venezia, Politecnico di Milano, Associazione medici per l'ambiente e Medicina Democratica, dal prof. Pietro Maifredi, geologo di fama, e dalla quasi totalità dei tecnici invitati sono emerse critiche ai dati sui flussi di traffico previsti, sull'utilità dell'opera e sulla valutazione *costi/benefici* che non giustifica in alcun modo l'opera; tra i rischi da non sottovalutare, c'è anche la presenza di amianto nelle rocce che ospiterebbero gran parte del percorso.

Le uniche uscite a Genova-Est e Bolzaneto aumenteranno l'imbottigliamento ai caselli autostradali, aumenteranno il traffico nell'Aurelia da Voltri verso il centro città, intasando ancora di più la mobilità locale.

È logico prevedere un'autostrada con costi elevatissimi per risolvere (forse) un 10% del traffico complessivo, ma col rischio di aumentarlo nelle strade locali? Non sarebbe più utile prevedere un miglioramento del trasporto pubblico e su rotaia?

### *Mobilità pubblica*

La rete della *mobilità pubblica* deve essere necessariamente inclusa nella pianificazione urbanistica territoriale perché lo sviluppo di una città non può essere svincolato dai collegamenti urbani ed extraurbani.

L'area degli Erzelli ne è un esempio. Tralasciamo le considerazioni sull'operazione in sé, è stato previsto uno sviluppo edilizio con richiamo di 15.000 persone, senza alcuna previsione di un adeguato sistema di mobilità pubblica. L'intero piano è talmente carente che neanche la previsione di una funivia, peraltro di notevole impatto ambientale, potrà risolvere.

In alcuni paesi non si possono costruire case a distanza superiore di 400 mt dalle fermate dei mezzi pubblici esistenti, mentre da noi prima si edifica, poi si pensa (forse) alla mobilità, finendo, di conseguenza, a incrementare l'utilizzo del mezzo privato.

La costituzione dell'Azienda Unica Regionale, di per sé, potrebbe essere una realtà positiva per una gestione integrata del mezzo pubblico, ma a condizione che sia realizzata con i criteri e la mentalità della vicina Svizzera<sup>3</sup>.

Una mobilità sostenibile si realizza soltanto se i vari sistemi di trasporto sono interconnessi tramite rete, anche informativa, che consenta alle persone di utilizzare a piacimento e secondo le necessità, un mezzo o l'altro.

Allo stesso modo, nella maggior parte delle città europee il grande traffico urbano veicolare *privato* ha indotto le autorità a pensare a nuove forme di mobilità. Accanto, infatti, a un capillare sistema di trasporto pubblico, occorre sviluppare altri sistemi di mobilità alternativa (servizi di mobilità flessibile).

È noto che i cittadini utilizzano l'auto anche per fare brevi percorrenze (30% degli spostamenti è sotto ai Km 2; e il 50% è sotto i Km 50). Questi spostamenti possono essere facilmente soddisfatti con altri sistemi di mobilità e non con l'auto privata. I sistemi di mobilità flessibili soddisfano queste esigenze, accompagnando i tradizionali mezzi pubblici in quella parte della domanda che non riescono a soddisfare e dove l'auto privata appare sì come *ridondante*, ma indispensabile.

Sviluppare mobilità alternativa all'auto privata significa porre al centro della piramide della mobilità lo spostamento del cittadino e non del mezzo di trasporto. Il cittadino deve potersi spostare primariamente a piedi o in bicicletta, quindi con la mobilità pubblica o altri sistemi di mobilità flessibile (*Car Sharing*, servizi a chiamata, ecc.) e solo in un'ultima istanza con l'auto privata.

Le città devono essere pensate e progettate per il cittadino *pedone* e non per il cittadino "automobilista". In questo senso sono importanti anche misure a basso impatto finanziario (*Soft measures*), che incentivano le persone a percorrere a piedi tratte di strada urbane (arredo urbano, segnaletica specifica per le percorrenze a piedi, ecc.) e disincentivano a utilizzare l'auto privata (limitare al massimo circolazione e sosta delle auto private nelle zone centrali della città).

Allo stato attuale la realizzazione di opere stradali in ambito urbano (come a Genova la realizzazione della strada a mare di Cornigliano) vanno contro questa logica. Inserire una strada a scorrimento veloce a sei corsie all'interno della città significa richiamare altro traffico automobilistico in centro. Occorre sviluppare invece assi di trasporto pubblico in sede protetta sulle grandi direttrici di attraversamento. Restando sull'esempio di Genova, occorre ripensare:

- Tram sulla direttrice a mare da ponente a levante, passando dalle aree ex acciaierie Cornigliano – Lungo Mare Canepa – Caricamento – Area Portuale fino alla Foce – Boccadasse
- Metropolitana attuale, fino a Brignole con accesso diretto ai treni (anche per la stazione di Porta Principe).

---

<sup>3</sup> In Svizzera, la gestione del trasporto diretto dal 2005 è di competenza dell'Unione dei Trasporti pubblici (UFT), fondata nel 1889. Ne fanno parte dal 1999 anche le Ferrovie (FFS) e AutoPostale Svizzera (SA). Nel 1898, su iniziativa degli utenti, è stato introdotto l'abbonamento generale, valido per 15 ferrovie e progressivamente esteso, arrivando a 400 mila abbonamenti generali nel 2009. Nella regione di Basilea, nel 1987 fu istituita la prima comunità tariffaria che si moltiplicarono velocemente in moltissimi agglomerati urbani che scelgono l'abbonamento annuale o mensile a prezzi vantaggiosi e per tutte le tipologie di mezzi; restano comunque i biglietti singoli. Oltre agli abbonamenti, sono venduti sempre più anche biglietti singoli. Offerta di servizi, informazioni ai clienti e pubblicità sono coordinate a livello centrale. L'Ufficio federale dei trasporti e i suoi partner assicurano il servizio universale che è fissato dalla legge per il settore dei trasporti pubblici che la Costituzione impone a beneficio di tutti gli strati della popolazione. Dove non arriva il treno, arriva il bus e dove non arriva il bus è previsto un sistema variabile di collegamento (servizi bikesharing, car pooling, ecc...). Per saperne di più: [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) (in tedesco).

È evidente come questi progetti si debbano confrontare con la sempre maggiore scarsità di risorse. Necessario quindi valorizzare le strutture amministrative e tecniche interne, nell'ambito del Comune, che siano in grado di individuare, partecipare e vincere ai Bandi di Gara europei e ministeriali. Importante appare l'attività di lobby del Comune nei confronti delle strutture europee e ministeriali, anche congiuntamente al mondo imprenditoriale locale.

Occorre inoltre sviluppare il sistema di mobilità dolce, che ha ridotto drasticamente sia le emissioni inquinanti che il traffico urbano, oltre a migliorare sensibilmente lo stato di salute delle persone. La mobilità ciclabile si è sviluppata in modo esponenziale perché si è pianificato un sistema di reti e di servizi che ne hanno facilitato l'uso (grandi parcheggi presso le stazioni e le principali mete, percorsi e piste ciclabili dedicate, punti di assistenza e vendita diffusi, ecc.).

### *Reti ciclabili regionali*

In Austria, Germania, Ungheria, Francia (e altre nazioni), amministrazioni lungimiranti, hanno pianificato e realizzato piste esclusive per biciclette, con punti di ristoro, alberghi e strutture ricettive attrezzate, che oggi ospitano migliaia di turisti, realizzando una nuova economia locale sostenibile (ad es. v. la *Passau-Vienna-Budapest* con oltre Km 500 di piste ciclabili e collegamenti in treno/traghetto).

La città di Lubiana, vincitrice del premio *Mobility Week Award 2013*, si è dotata di un Piano della Mobilità che entro il 2020 sarà composto per un terzo da mezzi pubblici, per un terzo da mezzi non motorizzati (percorsi pedonali e piste ciclabili) e per un terzo da veicoli privati.

In Liguria, l'unica pista ciclabile realizzata di dimensioni medie, con spazi attrezzati è quella tra S. Lorenzo al Mare e Ospedaletti (km 21); la Ciclovía dell'Ardesia di km 30 tra Lavagna e Gattorna, non priva di problemi gestionali e contrattuali, non è neppure citata nella *Home Page* del sito del turismo della stessa regione.

La previsione nel PTR di ben n. 6 percorsi ciclabili (proposta da FIAB) è lodevole, ma paiono come il libro dei sogni perché non sono previsti tempi di realizzazione, come invece sono previsti per le opere infrastrutturali stradali/ferroviarie. Infine, i limitati percorsi ciclabili esistenti non hanno ancora neppure un unico sito dedicato con relativi percorsi, aree di ristoro e spazi attrezzati di rimessaggio/affitto bici.

### *Proposte*

- Al centro della mobilità bisogna porre l'individuo e non il mezzo di trasporto perché l'obiettivo centrale deve essere la riduzione delle auto private (non solo come traffico ma anche e soprattutto come sosta), sviluppando sistemi di mobilità alternativa come il Car Sharing.
- Le città dovranno essere disegnate per chi le percorre a piedi. Nelle zone in cui le auto possono circolare, dovranno essere introdotte le «zone 30», accompagnate da un ridisegno efficace della segnaletica e dell'arredo urbano.
- Valorizzare i «corridoi di qualità» negli assi viari più importanti. Il servizio di mobilità pubblico in queste direttrici deve essere più competitivo rispetto all'auto propria:
  - elevata velocità commerciale,
  - regolarità del servizio,
  - semplificazione dei tracciati,
  - protezione delle vie riservate agli autobus,
  - elevata frequenza dei passaggi,
  - semplificazione delle modalità di trasbordo,
  - minimizzazione dei tempi di interscambio.
- La gestione unitaria della mobilità pubblica può essere la svolta per rendere più efficiente il sistema, ma deve essere priva di conflitto d'interesse, di sistemazione delle poltrone, garantendo anche trasparenza, efficienza e sicurezza. Per efficienza s'intende non solo l'aumento della velocità commerciale e della regolarità del servizio, ma anche la riduzione degli sprechi,

l'aumento della produttività interna, gli investimenti su nuovi sistemi di trasporto pubblico, il ritorno in casa delle officine di riparazione (altra operazione sbagliata compiuta, per es. dall'amministrazione genovese che ha portato all'aumento dei costi e dei tempi di riparazione dei mezzi), la riorganizzazione del personale interno, ecc.

- Sospendere la realizzazione del *Terzo Valico* (6,8 mld) e *Gronda* (3, 2 mld) e destinare gli investimenti previsti a:

- Ammodernamento infrastrutturale e raddoppio delle linee ferroviarie esistente lungo la linea verso nord (5 linee di valico), con potenzialità di circa 3 mln di TEU.
- Realizzazione del raddoppio ferroviario in sede tra Finale e Loano (250 mln), tralasciando lo spostamento a monte della tratta Andora-Finale (1,5 mld di euro).
- Messa in sicurezza delle aree liguri attraversate dalle ferrovie (con RFI).
- Messa in sicurezza e potenziamento degli assi stradali per l'entroterra.
- Messa in sicurezza ed efficientamento dell'edilizia scolastica (con recupero di risorse economiche utilizzabili per opere pubbliche).
- Realizzazione definitiva del nodo di San Benigno.
- Mitigazione dei rischi delle aree ad alto rischio idrogeologico urbane.
- Realizzazione d'infrastrutture urbane per la mobilità ciclabile e realizzazione di una rete ciclo-pedonale ligure con relative strutture ricettive e di servizio a breve termine.
- Incentivare le politiche di *mobility* management per le aziende con più di 15 dipendenti e di condivisione del trasporto privato (es. bla bla car urbano, ecc.).
- Agevolare il telelavoro.
- Potenziamento e miglioramento del trasporto pubblico (con particolare attenzione alle disabilità e fragilità) favorendo lo sviluppo di tramvie o mezzi elettrici pubblici e privati (ricaricabili da fonti rinnovabili).
- Incrementare la distribuzione a metano.