

Genova Sestri Pon, li 27/01/14

Prescrizioni del Ministero dell'Ambiente circa la VIA del progetto di Gronda autostradale di Ponente: il punto di vista degli Amici del Chiaravagna

Prima di esprimere qualsiasi considerazione in merito alle prescrizioni espresse dal Ministero dell'Ambiente circa il progetto di Gronda autostradale di Ponente, ci preme ricordare un aspetto centrale, senza la cui conoscenza si rischia di dare una lettura impropria del risultato della VIA, leggendola come un successo quando invece è tutt'altro.

Infatti, a causa della "Legge Obiettivo", la VIA non può che concludersi positivamente, ovvero con un assenso eventualmente corredato da prescrizioni.

Questo succede perché, sempre per legge, la commissione VIA non può valutare l'utilità di una opera quando questa è stata dichiarata strategica dal Governo, come nel caso della Gronda. Quindi **il fatto che vi sia la VIA positiva non vuol affatto dire che l'utilità della Gronda sia stata dimostrata o che questa abbia un impatto accettabile sull'ambiente**. Questo lo si vede bene dalla delibera della Regione Liguria che inizia dando una valutazione positiva, salvo alla riga successiva dire che i maggiori impatti ambientali non sono stati valutati.

Detto ciò, le prescrizioni espresse dal Ministero rafforzano la nostra **ferma opposizione alla realizzazione della Gronda**.

Questo documento conferma i nostri dubbi, globali e puntuali, sulla realizzazione di quest'opera: viene infatti ribadita la necessità di un controllo totale e costante, anche se non è ancora chiaro come organizzarlo.

Si legge chiara tra le righe la percezione di come quest'opera possa rappresentare **un rischio enorme per l'ambiente genovese ed il Mar Ligure a fronte di un ritorno minimale**.

Dal punto di vista costi/benefici, le prescrizioni centrano un aspetto nodale: avendo il Ministero compreso la scarsa capacità della Gronda di intercettare il traffico, le prescrizioni prevedono indicazioni anche tariffarie volte ad incentivare l'uso della Gronda: questo manifesta l'evidenza che si tratti di **un'opera che non è di per sé vincente e che ha bisogno di essere supportata attraverso leve economiche**, pena il suo non utilizzo.

Dal punto di vista idrogeologico, le vicende di Scarpino e del Cassinelle dimostrano quanto **il comportamento della rete idrica sotterranea sia ben lungi dall'essere conosciuto e compreso anche dagli esperti del settore**.

Non a caso il Ministero pone una lunga serie di paletti e chiede un insieme di verifiche preventive: ricordiamo infatti che durante i carotaggi degli ultimi anni sono state intercettate falde allora ignote col risultato di lasciare a secco grandi parti del territorio collinare, con quello che ciò determina in termini di abbandono della campagna e conseguente dissesto idrogeologico.

Le Amministrazioni dicono che curare il dissesto è la priorità ma di fatto operano per accrescerlo. Ci pare che questo aspetto da solo basterebbe a mettere in discussione l'opera nel suo insieme ma soprattutto il sistema di certezze e la metodologia di approccio che sono figlie stesse delle cosiddette "grandi opere".

Ci sono poi una serie di aspetti puntuali che ci sentiamo di contestare sia per quanto asseriscono, sia per lo scenario che prefigurano.

Ad esempio si dice che **l'opzione zero** è stata valutata: noi non abbiamo evidenza di questa valutazione ma comunque questa possibilità **non è stata discussa all'interno del dibattito pubblico quindi quel passaggio è un'evidente forzatura**.

Sul riempimento aeroportuale ci sono molti dubbi: si parla di un intervento che metterebbe a rischio la possibilità di una futuribile mobilità via mare senza contare che mentre da un lato

L'Autorità Portuale chiede maggiori spazi di manovra per navi più grandi, dall'altro **si andrebbe a creare una pesante strozzatura.**

Si chiede di installare un parco solare di 25 ettari. Ma dove? L'opera è tutta in galleria, quindi non ci sarebbero coperture su cui realizzare tali installazioni. **Ci auguriamo quindi che non si pensi di occupare suolo vergine o campi potenzialmente produttivi** per questa prescrizione, sarebbe una beffa.

Ribadiamo che con **il prescritto obbligo di transito per i mezzi pesanti sulla sola Gronda si determinerà un appesantimento del traffico cittadino** nel tratto compreso tra gli svincoli perché in assenza collegamenti verticali tra le sorgenti di traffico pesante e la Gronda ed in concomitanza con il divieto di percorrenza dell'attuale autostrada, il pericoloso traffico generato, ad esempio, dal porto petroli o dalla rete di aziende sparse sul territorio del ponente - **si parla di 2000 mezzi pesanti al giorno** - sarà obbligato a transitare sulla sola viabilità ordinaria.

Riteniamo che gli elementi di novità più interessanti derivino invece dalla **prescrizione di un collegamento Genova Aeroporto - Genova Ovest**, considerazione che si inserisce nel dibattito sul destino del ponte Morandi e che ha un notevole impatto in termini di progettazione e costi. La richiesta a riguardo di uno studio trasportistico aggiornato certamente **esprime un dubbio forte del Ministero circa i dati di traffico** che, non a caso, abbiamo sempre contestato in quanto il loro quadro di riferimento è sostanzialmente cambiato e le previsioni indicano oggi trend totalmente differenti da quelli ipotizzati.

La somma di tutte queste considerazioni ci sembra quindi **un macigno scaraventato su un progetto che si conferma sempre più fallimentare.**

Arrivati a questo punto, ci pare evidente come insistere ancora su quest'opera mentre il trasporto pubblico è sull'orlo del collasso ed i genovesi devono fare i salti mortali per arrivare al lavoro ogni giorno sia inaccettabile.

Si riprenda quindi in mano una nuova idea di mobilità di città focalizzata sul trasporto pubblico e multimodale sfruttando subito tecnologie smart per renderlo più efficace, efficiente e sostenibile.