

Laboratorio sui flussi di traffico e la mobilità

1° incontro

c/o Ufficio di Città Partecipata, Genova - 17 marzo 2009

Hanno preso parte all'incontro: Paolo Rigamonti (INU Liguria), Andrea Bignone (Italia Nostra), Franco Montagnani (Legambiente), Mauri e Dibernardo (WWF), Pastorino, Bongiardino, Galenari, Marinelli, Muscarà (Coordinamento dei comitati), GB Poggi (Regione Liguria), Carlo Merlino e Passoni (Comune di Genova), Fabio Capocaccia e Cappato (IIC), Torresi, Selleri, Bertolini e Righetti (ASPI e SPEA), Paola Pucci, Gianfranco Pomatto, Andrea Mariotto e J.M. Fourniau (Commissione Dibattito pubblico), Eleonora Parlagreco (Comune di Genova).

L'incontro si è aperto con la presentazione, da parte di Paola Pucci, del programma della mattinata finalizzato a:

1. ricostruire le criticità emerse durante il seminario "Gronda e scenari di traffico" tenutosi il 7 marzo scorso;
2. individuare un tema di approfondimento su cui vi è consenso e utile ad apportare elementi per la valutazione del progetto della Gronda.

In estrema sintesi, dopo la presentazione del programma della giornata e la proposta preliminare di temi su cui avviare il confronto (riportato integralmente nell'Allegato), sono intervenuti:

- Paolo Rigamonti che ha riportato l'attenzione sulla necessità di valutare l'efficacia in termini di sottrazione di traffico dei progetti previsti (in particolare la strada a mare) come passo preliminare alla valutazione dell'utilità della Gronda. Ha inoltre sostenuto l'opportunità di ricostruire lo stato di attuazione/definizione/finanziamento e il cronoprogramma di ogni progetto per la mobilità che interessa Genova, così da disporre di una mappatura attendibile dei tempi e delle modalità di realizzazione dei diversi progetti che concorreranno a migliorare la circolazione nel nodo genovese.
- Franco Montagnani, che ha ribadito la posizione delle associazioni ambientaliste rispetto alla inutilità di realizzare la Gronda, ricordando che anche nel programma politico del candidato sindaco Marta Vincenzi la Gronda non risultava prioritaria, ma piuttosto si prevedeva la realizzazione di interventi integrati sulla viabilità urbana sul nodo ferroviario e sul potenziamento del trasporto pubblico locale come strategie per il governo della mobilità nel nodo genovese. Ha ricordato quindi l'utilità di valutare preventivamente gli effetti che produrranno sul traffico del nodo genovese tutti gli interventi in programma, lamentando tuttavia l'assenza di una strategia di programmazione e di pianificazione della mobilità di scala urbana e vasta che è altro rispetto all'elenco delle opere.
- Giampiero Pastorino, Bongiardino, che hanno evidenziato l'opportunità di valutare l'efficacia della realizzazione degli interventi previsti e cantierizzati sulla ripartizione del traffico urbano, con particolare riferimento al potenziamento del nodo ferroviario, come anche di approfondire le stime di crescita dell'attività portuale ipotizzate da Autorità portuale che sembrerebbero irrealistiche. Lamentano l'assenza di tecnici di RFI e Trenitalia e dell'Autorità portuale. La presenza di RFI e Trenitalia risulta utile ad avere chiarimenti sui progetti di riorganizzazione del nodo ferroviario e sul loro livello di cantierizzazione, sugli effetti che potranno produrre sulla ripartizione modale.

- Righetti che ha ricordato che i dati utilizzati sono certificati e ha ricordato che il modello di traffico implementato da ASPI è sofisticato, tiene cioè conto di varie banche dati, che sono in parte disomogenee, seppure il modello non consideri il riequilibrio modale per il quale è necessario un algoritmo di scelta che deve essere ben calibrato.
- G.B. Poggi che ha evidenziato l'opportunità di lavorare sui dati attuali e sulle condizioni di esercizio della rete, in particolare interrogandosi di quanto traffico si debba togliere dalla A10 per garantirne livelli di servizio adeguati. Questo dato potrebbe rappresentare la condizione preliminare per valutare la capacità da parte della rete esistente e di quella in progetto di assorbire adeguatamente la quota di traffico che oggi induce problemi di congestione nell'esercizio della A10. Inoltre ha sottolineato l'opportunità di considerare come obiettivo di progetto il declassamento della A10, valutando quindi gli effetti di tale declassamento (da autostrada a strada urbana) sugli andamenti del traffico.
- Carlo Merlini che si è detto disponibile a lavorare sul modello di traffico intermodale del Comune già utilizzato per il PUM (Piano urbano della mobilità) per costruire lo scenario di riequilibrio modale che sarà implementato a partire dai dati offerti da RFI, da Autorità portuale, da ASPI e dallo stesso Ufficio traffico del comune di Genova e validati dal tavolo tecnico costituito all'interno del laboratorio e dalle ipotesi condivise all'interno del tavolo tecnico.
- Fabio Capocaccia che ha confermato la disponibilità dell'IIC, con riferimento alle alternative di percorso della gronda, di fornire risultati preliminari per il confronto in termini puramente trasportistici delle alternative di percorso, pesando le percorrenze delle tratte autostradali con i flussi di traffico che le attraversano, e definendo opportuni criteri di configurazione ottimale del nodo. Ha ricordato che la natura pubblica dell'IIC può assicurare la neutralità delle valutazioni nei confronti dei soggetti incaricati della realizzazione delle opere e può supportare l'attività del laboratorio in merito a valutazioni e studi ritenuti utili.

A seguito degli interventi dei convenuti si è deciso quanto segue:

- condurre una simulazione sul traffico che è necessario sottrarre alla autostrada A10 per garantirne un buon livello di servizio e la sua redistribuzione sulla rete esistente;
- valutare gli effetti di sottrazione del traffico veicolare sul nodo di Genova degli interventi previsti sulla rete ferroviaria, sulla rete del TPL, facendo ricorso ai dati forniti da RFI, Autorità portuale, ASPI e Comune che saranno validati dal tavolo tecnico del laboratorio.

La prossima riunione è stata fissata per mercoledì 1 aprile ore 15,00.

Il programma della giornata indicativamente potrà prevedere:

- presentazione da parte di ing. Merlini del Comune di Genova del modello di simulazione del traffico utilizzato nel PUM, dei dati imputati e delle ipotesi considerate nella costruzione dello scenario previsionale proposto nel PUM.
- intervento di un tecnico dell'Autorità portuale (dott. Barone) per avere dati circa le previsioni di crescita dell'attività portuale sul medio periodo e sulla ripartizione modale di tale incremento di traffico;
- intervento di un tecnico di Italferr per avere informazioni circa gli effetti degli interventi previsti sul nodo di Genova sull'incremento di capacità della rete sia per i treni passeggeri e merci, utile per valutare quanto gli interventi sul ferro incideranno sulla ripartizione modale e secondo quali tempistiche.

ALLEGATO

Proposta di strutturazione dell'incontro del 17 marzo.

Le finalità del laboratorio sono:

1. fare il punto sulle criticità emerse durante il seminario del 7 marzo
2. Individuare un tema di approfondimento su cui vi è consenso e utile ad apportare elementi per la valutazione del progetto.

1. Le criticità emerse e il loro trattamento

1.1 La trasparenza dei dati sui flussi veicoli, la utilità di disporre di una fonte neutrale

Chi ha posto il problema: Italia nostra, Coordinamento dei Comitati, Gruppo degli ambientalisti.

Approfondimento: mappare le fonti di dati disponibili e valutare quanto possano essere utili le indagini predisposte per la redazione del PUM. Merlino potrebbe presentare le indagini svolte per il PUM che non ha potuto presentare sabato 7 marzo.

1.2 Modalità di trattamento dei dati nel modello predisposto da ASPI

Chi ha posto il problema: Rigamonti, Poggi, Vittadini

Cosa fa problema:

- trend di crescita ipotizzati,
- ripartizione tra traffico locale, di scambio e di attraversamento
- ripartizione traffico tra A10 e Gronda nel confronto tra scenario programmatico e scenario progettuale.

Approfondimento: a partire dai dati disponibili e validati all'interno del laboratorio (vedi punto 1.1.) si potrebbe chiedere a IIC (prof. Capocaccia) che si è peraltro detto disponibili, di costruire un modello di traffico che consideri alcune ipotesi condivise che si costruiscono all'interno del laboratorio, relativamente a trend di crescita stimabili, alla ripartizione modale ipotizzabile a fronte degli interventi sul nodo ferroviario e sul potenziamento della rete del trasporto pubblico locale (di cui darà conto Merlino)....

1.3. Valutare l'efficacia trasportistica dello scenario incrementale (attuazione dei progetti infrastrutturali e per la mobilità previsti e in corso di realizzazione, esclusa Gronda)

Chi ha posto il problema: Rigamonti, Coordinamento dei Comitati, Gruppi ambientalisti

Approfondimento: si veda punto 1.2., modello implementabile da IIC, a partire da ipotesi di scenario concordate insieme.

1.4. Declassamento della A10

Chi ha posto il problema: Poggi, Sinagra

Approfondimento: sperimentazione dell'effetto sulla distribuzione del traffico veicolare della proposta di Sinagra et alii

1.5. Assenza di valutazioni di fattibilità economica

Chi ha posto il problema: Beria e Ponti

Approfondimento: incaricare Ponti/Beria di fare una analisi preliminare di fattibilità economica . Beria mi ha confermato a loro disponibilità e mi ha indicato, come tempistica per avere una valutazione preliminare, la prima settimana di aprile.

1.6. Costruire uno scenario di traffico progettuale considerando il tracciato della Gronda modificato a Voltri

Chi ha posto il problema: Coordinamento dei Comitati

Approfondimento: si veda punto 1.2., modello implementabile da IIC

2. Individuare un tema di approfondimento su cui vi è consenso, utile ad apportare elementi per la valutazione del progetto.

Come emerge dal punto precedente, credo siano due i possibili "prodotti" del laboratorio:

- un modello di scenario di traffico costruito a partire dai dati validati dal laboratorio e dai trend di crescita definiti e condivisi all'interno del laboratorio (IIC farebbe il modello);
- una analisi di prefattibilità economica che deleghiamo a Ponti/Beria e che ci verrà presentata in forma di seminario a metà aprile.