

## Laboratorio sui flussi di traffico e la mobilità 2° incontro

c/o Ufficio di Città Partecipata, Genova - 1 aprile 2009

Hanno preso parte all'incontro: Paolo Rigamonti (INU Liguria); Andrea Bignone (Italia Nostra); Franco Montagnani (Legambiente), Maura Piaggese (WWF), Bruno Marcenaro, Umberto Mongiardini, Bruno Gamenara e Miriana Parodi (Coordinamento dei comitati); Carlo Merlino e Maria Fassone (Comune di Genova), Fabio Capocaccia e Alberto Cappato (IIC); Alberto Selleri (ASPI); Maurizio Torresi, Lorenzo Bertolini e Orlando Mazza (SPEA); Fabrizio Delogu (RFI); Luigi Barone (Autorità portuale); Paola Pucci e Gianfranco Pomatto (Commissione Dibattito pubblico); Eleonora Parlagreco ed Eleonora Videtta (Ufficio città Partecipata, Comune di Genova).

L'incontro si è aperto con la sintesi, da parte di Paola Pucci, del programma dell'incontro:

- presentazione da parte dell'ing. Merlino del Comune di Genova del modello di simulazione del traffico utilizzato nel PUM e delle simulazioni al 2020 con e senza gronda
- intervento del dott. Barone dell'Autorità portuale in merito alle previsioni di crescita dell'attività portuale sul medio periodo e sulla ripartizione modale di tale incremento di traffico
- intervento del dott. Delogu di Rete Ferroviaria Italiana in merito agli interventi sulla rete ferroviaria previsti per il nodo di Genova.

In sintesi, dopo la presentazione del programma della giornata sono intervenuti:

- **Carlo Merlino** che in particolare ha presentato lo scenario a lungo termine (2020) elaborato sulla base del modello di simulazione del traffico utilizzato per il Piano urbano della mobilità, nelle due varianti con o senza gronda autostradale. La presentazione che ha utilizzato durante l'intervento è interamente pubblicata sul sito del Dibattito Pubblico.

I suoi contenuti fondamentali sono comunque così sintetizzabili:

- il modello considera gli spostamenti di carattere urbano dell'ora di punta del mattino (7:30-8:30) e non considera il traffico pesante e gli spostamenti di attraversamento; i valori di base derivano dall'indagine sul pendolarismo Istat 2001, integrata con l'indagine Origine-Destinazione realizzata da Comune e Provincia di Genova nel 2001, aggiornata con rilevazioni mirate nel 2006
- attualmente il 40,7% di questi spostamenti avviene attraverso mezzo pubblico e il 59,3% attraverso mezzo privato. Degli spostamenti attraverso mezzo pubblico il 24% avviene su ferro e il 76% su gomma. Degli spostamenti attraverso mezzo privato il 61% avviene attraverso strade urbane primarie, il 21,8% attraverso l'autostrada esistente (che in questo caso assolve funzione di tangenziale urbana), il 17,1% attraverso strade locali
- la stima della domanda di mobilità urbana in questa fascia oraria al 2020 vede una leggera decrescita rispetto alla situazione attuale: si passerebbe dai 152.770 spostamenti attuali ai 151.964 spostamenti nel 2020
- lo scenario al 2020 che considera gli interventi di potenziamenti del trasporto pubblico previsti dal PUM, ipotizza un riequilibrio modale tra trasporti pubblici e privati pari a 2,3 punti percentuali a favore dei primi: il trasporto pubblico passerebbe dal 40,7% degli spostamenti attuali al 43%. Si tratterebbe di un obiettivo già ambizioso, ma realistico
- nel caso in cui fosse realizzata, la gronda assorbirebbe il 3% del traffico privato: la quota di traffico privato assorbita dall'autostrada esistente scenderebbe infatti dal 23,4% al 21%; la quota delle strade urbane primarie, dal 60,5% al 60%; la quota delle strade locali, dal 16,1% al 16%
- in presenza della gronda l'indice di saturazione delle diverse tipologie di strade si ridurrebbe significativamente

- **Luigi Barone** che in particolare ha presentato i programmi di espansione dei servizi portuali già in essere e le stime sulla capacità produttiva del porto. Il suo intervento è così sintetizzabile:

- i programmi di espansione già approvati per cui sono in corso le procedure di appalto sono lavori di banchinamento e riempimento di Calata Bettolla e Canepa, e opere di miglioramento della produttività del terminal di Voltri, attraverso il rinnovo dei mezzi di sollevamento e alcuni miglioramenti dell'accessibilità stradale. Questi interventi sono inoltre accompagnati da interventi di potenziamento del trasporto su ferro attraverso allungamento dei binari, automazione degli scambi, miglioramento della segnaletica, elettrificazione delle linee interne. Questi interventi, considerando parametri consolidati, portano la capacità produttiva del porto dagli attuali 1.900.000 teu a 3.250.000 teu entro il 2015
- tuttavia per mantenere un posizionamento competitivo del porto sul lungo periodo servono interventi per potenziare la capacità portuale ben oltre quella programmata attualmente (3.250.000 teu) e dovrà essere la revisione del piano regolatore portuale a identificare i possibili interventi. Si dovrà comunque considerare il trend crescente nel settore dei rotabili (che si connette alla strategia delle autostrade del mare), trend che in prospettiva andrebbe mantenuto e che crea necessariamente traffico stradale. Al 2008 il settore dei rotabili ha fatto registrare un traffico di 8.200.000 tonnellate e se si considera il trend degli ultimi 10 anni, con un tasso medio di crescita del 5%, si può stimare al 2015 un aumento di quasi 5.000.000 tonnellate. A questo bisogna aggiungere il traffico consistente rappresentato da autobus e auto a seguito di traghetti
- in termini di ripartizione modale, se la domanda aggiuntiva nel settore dei contenitori può trovare una risposta adeguata nel potenziamento e efficientamento del trasporto ferroviario, la crescita del settore dei rotabili necessita di un potenziamento del trasporto su gomma.

Luigi Barone ha ricordato che la quota aggiuntiva di Teu - stimabile al 2015 in 3,250 milioni di Teu - esprime una domanda di capacità di trasporto ferroviario aggiuntivo indispensabile per rendere funzionali gli investimenti sul porto; in particolare si rendono necessari un aumento di offerta di servizi ferroviari perché il porto di Genova riesca a competere sul mercato internazionale.

- **Fabrizio Delogu** che ha illustrato il progetto di riorganizzazione del nodo di Genova che riguarderà le seguenti opere:

- riorganizzazione del nodo di Genova Brignole che costituirà il polo di attestamento del Servizio ferroviario metropolitano con banchina comune alla linea della metropolitana che sarà prolungata sino a questo nodo;
- rifacimento del nodo di Genova Sampierdarena per il traffico merci e passeggeri (salto di montone e potenziamento del servizio ferroviario in Valpolcevera);
- realizzazione del bypass ferroviario (bretella Voltri-Giovi) per alleggerire e razionalizzare il traffico lungo la linea litoranea e aumentare così la capacità del Servizio ferroviario metropolitano.

L'inizio dei lavori è previsto nella primavera del 2010 e la loro conclusione nel 2015; per quanto riguarda il cadenzamento delle opere, il primo intervento previsto riguarda la galleria San Tommaso (metà 2010-metà 2011) a cui seguirà la galleria Cristoforo Colombo (metà 2011- metà 2012), mentre tra il 2010 e la metà del 2012 ci saranno i lavori per la realizzazione del by-pass Voltri-Sampierdarena; tra il 2012 e il 2013 ci sarà il rifacimento della stazione di Sampierdarena; nel 2015 si interverrà nella zona portuale di Voltri in modo da portare binari che consentano moduli di combinazione dei treni merci di 600-700 metri di lunghezza.

A interventi realizzati nel 2015, rispetto alla situazione attuale, si stima un incremento della capacità pari al 43% per le lunghe percorrenze, al 25% per il trasporto regionale e all'80% per il trasporto merci, considerato i dati attuali dei treni circolanti (oltre 400 treni per il trasporto regionale, 100 treni di lunga percorrenza, 140 treni merci)

In seguito alla realizzazione del progetto nodo, qualora ci fosse un incremento della domanda, sarà tecnicamente possibile pensare ad una riorganizzazione del servizio ferroviario portando il cadenzamento orario dei treni attestati a Sampierdarena con destinazione la Val Polcevera ad un livello di carattere metropolitano, con frequenze tra i 10 e i 20 minuti.

Per quanto riguarda il traffico merci al 2015 è previsto il nuovo scalo ferroviario Voltri mare e la riqualificazione di Genova Campasso con realizzazione di binari di lunghezza pari a 700 metri per consentire la formazione e lo smistamento di "treni lunghi".

- I rappresentanti dei Comitati hanno chiesto chiarimenti in merito ai seguenti temi:

- il traffico indotto dalle autostrade del mare, negli impegni presi, avrebbe dovuto transitare interamente su ferro; dai dati presentati dal dott. Barone invece questo traffico genera almeno 5000 mezzi/giorno;
- perché non si trasportano su ferro le merci provenienti dal porto e si procede a un loro sdoganamento oltre l'Appennino (Novi/Alessandria);
- quali sono le previsioni di potenziamento della linea ferroviaria della Valpolcevera all'interno dei previsti interventi di riorganizzazione del nodo ferroviario al 2015
- perché si è esclusa la realizzazione della bretella di Borzoli - il cosiddetto "bivio Lastrego" studiata nel 1986 e i cui progetto è stato poi abbandonato. Questo intervento servirebbe:
  - in attesa della realizzazione del terzo valico, ad evitare che i treni merci debbano attestarsi a Sampierdarena e fare un cambio di direzione prima di ripartire verso nord
  - dopo la realizzazione del terzo valico, ad aumentare la capacità complessiva della rete

- **Fabrizio Delogu** che ha risposto alla proposta dei Comitati che dal punto di vista di RFI, questa ipotesi è superata dalla prevista realizzazione del terzo valico che, una volta a regime, risolverebbe i problemi evidenziati.

A seguito degli interventi dei convenuti e della disponibilità manifestata dall'ing. Merlino del Comune di Genova, si è deciso quanto segue:

- costruire due scenari di traffico al 2020 (con e senza gronda) in cui siano evidenziati i livelli di servizio di ogni arco della rete urbana, considerando tutti progetti previsti e realizzati in quella data sia relativamente alla viabilità urbana che al nodo ferroviario e al trasporto pubblico locale. Si tratta di valutare gli effetti sul traffico locale al 2020 della realizzazione delle opere di riorganizzazione del nodo ferroviario, di potenziamento dell'offerta del trasporto pubblico locale e di realizzazione della viabilità urbana CON e SENZA il progetto della Gronda.

Il prossimo incontro del Laboratorio è stato fissato per mercoledì 22 aprile alle ore 15.00 presso la sede di "Città partecipata" del Comune di Genova, in via della Mascherona.