



prot.: 2012/1 8/2/2012

Gli interventi per la mobilità a Genova

Scopo del documento

A seguito degli **"Incontri sulle politiche di mobilità"**, organizzati dall'Urbancenter di Genova, l'Associazione WWF Genova ha deciso di esporre le proprie osservazioni in merito ed **apportare un contributo** alla discussione sui temi proposti.

Con questo documento s'intende rappresentare all'Amministrazione Civica quali siano le posizioni dell'associazione sui temi proposti, rimandando ad altri documenti per le analisi tecniche e gli approfondimenti a supporto di tali posizioni.

Abbiamo provato a seguire il più attentamente possibile le esposizioni dei relatori. Di queste nel seguito abbiamo colto i punti verso i quali vorremmo avanzare il nostro punto di vista, cercando di portare, come sopra detto, un contributo costruttivo seppur critico.

Osservazioni sugli interventi dei relatori

Della relazione dell'Ing. Merlino del 20/12/2011 - durante la quale, tra le altre cose, sono stati forniti i dati quantitativi sugli spostamenti del Comune di Genova - abbiamo rilevato una certa **"timidezza"** nel voler prendere provvedimenti di regolamentazione del traffico privato atti alla sua riduzione ed uno spinto **"automobilcentrismo"** nel governo delle scelte riguardo alla Mobilità.

L'ing. Merlino ha sostenuto, a proposito degli utenti che potrebbero passare dal mezzo privato al TPL, che saranno solo gli utenti classificati in un vecchio sondaggio come *"indecisi"* e *"costretti"* ad usare il mezzo privato e non gli *"irriducibili"* e i *"mi conviene"*. Anche solo partendo da queste aliquote, le possibilità di intervenire per ridurre l'uso dei mezzi individuali a motore sono molto elevate, ma purtroppo in questi anni poco o nulla si è fatto di significativo per raggiungere un qualche risultato in questa direzione.

Ricordiamo che tale scelta politica è enunciata filosoficamente all'interno del PUM, che infatti non si pone nell'ottica di tendere ad un riequilibrio della ripartizione modale a favore del TPL e della mobilità dolce.

Occorre invece rilevare che quasi invariabilmente (c'è ampia letteratura in merito) con l'entrata in esercizio di linee di TPL di qualità (specie se servite da tram) si assiste ad incrementi di utenza ben superiori alle previsioni di utilizzo. Cioè, **una pianificazione attenta al risultato determina l'erosione anche di quelle aliquote prima definite "irriducibili" e "mi conviene"**.

Sempre l'ing. Merlino ha sostenuto che i pedoni, paradossalmente, contribuiscono a rallentare il traffico, esplicitando apertamente quell' **"automobilcentrismo"** prima citato: l'obiettivo concreto dell'Amministrazione e il lavoro quotidiano degli Uffici è dunque quello di fluidificare il traffico, non di ridurlo!

Invece, ridurre il traffico è proprio ciò che si dovrebbe auspicare per rendere più vivibile la città; quindi il **pedone** dovrebbe avere il percorso **privilegiato**, non dovrebbe affrontare i sottopassi né doversi allontanare

dagli incroci per attraversare perché lì sono state poste le strisce pedonali per favorire la svolta delle auto. Sembra una banalità, visto che lo dice anche la legge che istituisce i PUT, ma evidentemente non è così, come del resto testimoniano purtroppo interventi effettuati nella nostra città, ad esempio quello di Piazza Vittorio Veneto a Sampierdarena dove è stato reso estremamente disagiata l'attraversamento pedonale, a fronte di un obiettivo fallito anche sul versante della fluidificazione del traffico!

Dalla relazione dell'Ing. Ionna si può constatare che le zone soggette a regimi di limitazione del traffico privato (ZTL, zone pedonali) sono piuttosto episodiche, allo stato sperimentale (forse lo ha ribadito l'Ingegnere stesso). Crediamo altresì che non siano le ZTL lo strumento migliore, quanto invece le **zone 30**. È auspicabile che queste iniziative siano intraprese con **determinazione** ed in maniera **organica** e **pianificata** proprio perché riteniamo che bisogna eliminare il privilegio incontrastato che oggi ha la mobilità individuale motorizzata.

Di zone 30 a Genova non se ne sono mai viste, nonostante sia questo oramai lo strumento principe utilizzato sia in Italia che all'estero. Ci sono oramai diversi manuali che aiutano gli amministratori ed i progettisti a individuare, pianificare e progettare le aree 30 (si veda ad esempio <http://www.regione.piemonte.it/trasporti/prss/lineeguida/lq30.htm> o l'ormai storico Manuale della Regione Veneto per gli interventi di mitigazione del traffico). Sono queste infatti che, disincentivando il loro attraversamento da parte del traffico, permettono al contempo un utilizzo condiviso e sicuro della sede stradale da parte di auto, moto, biciclette e pedoni.

Concordiamo con la presentazione dell'Ing. Lazzone: sul puntare sulla la bicicletta come "mezzo ecologico" in grado di cambiare i connotati della mobilità cittadina. Anche in questo caso però dal dire al fare c'è la non organicità degli interventi: per incentivare la mobilità ciclabile **non sono sufficienti piste e percorsi ciclabili e gli stalli per il parcheggio** - di cui apprendiamo favorevolmente (seppur per la terza volta: a quando i fatti?) la pianificazione - ma è fondamentale una progettazione della mobilità ciclopedonale, anche qua, basata sulla riduzione del privilegio della mobilità individuale motorizzata.

In una città con una mancanza cronica di spazi, una progettazione basata sulle zone 30 prevede che vadano prima individuate le strade di attraversamento ad alta capacità. Queste tipicamente circoscrivono zone della città dove si ha traffico di destinazione ed è in queste aree che vanno implementate le zone 30, e qui non servono piste ciclabili, in quanto non è necessario segregare il traffico veicolare da quello ciclistico e pedonale. Solo sulle arterie ad alta capacità dovranno eventualmente essere previste le piste ciclabili, anche se visto l'alto tasso di urbanizzazione della nostra città sono molto modesti i casi in cui è veramente necessario realizzare delle vere e proprie piste; al più sono utili dove la densità pedonale, quella sì, è molto elevata (ad esempio in Corso Italia).

Ricordiamo che tracciando una pista ciclabile poco frequentata si rischia di dare ragione ai detrattori che vogliono conservare gli spazi per la mobilità privata. E questo potrebbe essere il caso dell'unica pista pianificata, cioè quella di Viale Brigate Partigiane dato che dentro l'Amministrazione qualcuno ha deciso di collocarla in mezzo all'aiola centrale invece che a lato, contrariamente a quanto suggerito anche da noi.

La mobilità pedonale e quella ciclabile, se adeguatamente pianificate, gestite ed incentivate potrebbero costituire una vera alternativa, insieme al TPL, al mezzo privato. Arrivare a livelli di mobilità ciclabile "nord europei" (o anche di talune realtà italiane) può sembrare un miraggio ma proprio grazie alla sua conformazione, stretta ed allungata, anche Genova potrebbe sviluppare enormemente questa forma di mobilità, **grazie all'integrazione con il TPL sia in senso verticale (funicolari, ascensori) che orizzontale (treni e corridoi di qualità)**.

Un aspetto fondamentale è l'effetto moltiplicatore dovuto alla contemporaneità della realizzazione di diversi provvedimenti. Per la mobilità pedonale è essenziale il potenziamento del TPL mentre per la mobilità ciclabile è necessario che siano realizzate "aree 30" e zone pedonali, **con possibilità di trasporto sul mezzo pubblico**.

Per far ciò bisogna governare la mobilità togliendo il privilegio alla motorizzazione individuale, tra l'altro, a **beneficio anche del tessuto commerciale** di prossimità (visto che i centri commerciali moderni vivono proprio sull'uso e l'abuso delle automobili).

Una nota sui veicoli elettrici: occorre valutare bene cosa vuol dire dare loro libertà di accesso alle zone regolamentate: i permessi potrebbero essere estesi alle auto ibride o a futuri nuovi mezzi classificati come ecologici, **e trovarci ad avere queste zone intasate da auto silenziose e pulite, ma inesorabilmente incolonnate e posteggiate in doppia fila!** I veicoli a basse emissioni infatti, elettrici o ibridi che siano, **non spostano di una virgola il problema dell'occupazione del suolo che oggi più che mai costituisce uno dei problemi più gravi legati al traffico veicolare privato.**

Dissentiamo completamente dalla relazione dell'Ing. Ionna del 16/01/2012 che trattava della costruzione di parcheggi. Come ben ricordato nell'intervento di Italia Nostra, **a Genova "non mancano 90.000 stalli, ma ci sono 90.000 auto di troppo!"**.

Nelle famiglie genovesi, se non si considerano le persone molto anziane, il rapporto tra componente maggiorenne e mezzo privato (auto e moto) è di uno a uno o più. Questo eccesso di veicoli invade oramai da tempo tutti gli spazi pubblici, sottraendoli alla socialità, alla mobilità dolce (bici e pedoni) ed ai corridoi di qualità del TPL. Un veicolo privato ha bisogno di due stalli (sede e destinazione) ed a Genova non è facile ricavarne né in periferia né in Centro (e, purtroppo, non ci si arriva volando: servono anche le strade!).

La situazione di Genova è di un intenso uso di ogni categoria di strada da parte del traffico regolare e di quello irregolare (soprattutto degli scooter); inoltre sono esauriti sia gli spazi per la sosta tracciati sia quelli abusivi. In questa realtà **non ha senso cercare di assecondare la tendenza ad usare il proprio mezzo** perché troppi e troppo costosi sarebbero i posteggi da realizzare e le impossibili strade di adduzione da costruire.

Ridurre il numero di mezzi privati è l'unica strada percorribile.

Molte famiglie già oggi rinuncerebbero alla seconda auto ed al terzo scooter se gli fosse offerto un servizio TPL con una buona copertura temporale (anche serale) e significativa velocità commerciale, la possibilità di muoversi in bicicletta, car sharing differentemente pianificato ed un servizio taxi economico (che a noi piacerebbe chiamare "auto condivisa con autista") per quelle occasioni dove l'utilizzo dell'auto è irrinunciabile. Anche l'introduzione di un TPL di qualità (soprattutto se tram) combatterebbe ulteriormente il fenomeno della seconda auto o dello scooter usato "per la città".

Per quanto riguarda le BluArea di cui relaziona l'ing. Rossa, ci asteniamo da argomentazioni precise su questo punto perché le modalità di applicazione delle BluArea si prestano a molteplici critiche che necessiterebbero una trattazione lunga e complessa.

Dissentiamo sul concetto di multifunzionalità per una singola area. Gli effetti sono di una grande confusione per l'utenza (in alcuni casi bisogna avere una laurea in semantica) che comporta anche spiacevoli conseguenze in tema di multe o un uso "garibaldino" (vedi Piazza Colombo) delle aree.

Il caso maggiormente emblematico è Corso Sardegna, dove ogni mattina vi sono almeno due o tre auto "lasciate" nello stallo non più operativo in quanto si è trasformato in corsia gialla per i bus. Gli esiti sono l'immane multa per il malcapitato (prima o poi imparerà, ma a quale costo?) e l'ancor più grave rallentamento dei bus che sono costretti ad uscire dal loro percorso per "spingere" in là le auto (e sempre con uno sciame di scooter che incrociano un po' qua e un po' là...)

Ma l'introduzione delle BluArea ha veramente lo scopo di disincentivare l'uso del mezzo privato? Se da un lato il Comune ha da tempo adottato strumenti di persuasione come il parking pricing ("aree blu", "isole azzurre"), non si è assistito ad un corrispondente miglioramento del TPL, ma anzi ad un suo sempre più veloce peggioramento, sia in termini di quantità che di qualità. Le "BluArea" dovrebbero essere applicate come strumento per il miglioramento della mobilità urbana mentre sono percepite (e di fatti sembrano essere) come un mezzo per "fare cassa".

Se altrove si fa il "road pricing", qui abbiamo scelto il parking pricing, **ma i proventi vanno reinvestiti nel miglioramento del TPL e tali obiettivi vanno dichiarati, perseguiti e monitorati annualmente.** La differenza con Milano è veramente strabiliante, lì c'è un legame diretto tra introiti e TPL: perché anche da noi i ricavi non vanno al TPL e in maniera trasparente?

L'ing Massobrio legge una relazione che descrive gli interventi di realizzazione di parcheggi di scambio. Valgono le stesse considerazioni negative di cui sopra. In particolare in Via Buozzi il parcheggio di scambio non ha nessuna di quelle caratteristiche. E i **parcheggi** connessi alle **stazioni centrali** sono un vero **controsenso**: ma come ci arrivano le auto in stazione? Sono per i pendolari che lasceranno l'auto tutto il giorno? Non può essere questa la soluzione per il traffico, forse per i bilanci delle FS sì, ma non per la comunità.

Disincentivare il mezzo privato significa non costruire posteggi a rotazione, e valutare se sono veramente efficaci i parcheggi di scambio: sicuramente non vanno costruiti dentro la città e non devono essere in concorrenza con il TPL (vedi parcheggi vicino alle stazioni del treno).

Si è utilizzata **Milano** come metro di confronto, anche se questa è morfologicamente antitetica a **Genova**, mentre più simile alla nostra città è **Zurigo, dove al contrario si è deciso di non avere parcheggi di interscambio, favorendo l'utilizzo del TPL fin dall'origine degli spostamenti.**

E in effetti il nostro territorio (un unico nastro urbano composto da più centri attrattori) non si presta per nulla al modello del parcheggio di interscambio (un grosso centro attrattore con diverse e lontane piccole zone residenziali); inoltre, da noi praticamente dovunque arriva il TPL in una delle sue forme. Forse i parcheggi di interscambio possono essere costruiti in maniera **provvisoria** per un periodo di tempo limitato in attesa di un adeguamento del TPL, o in alcune singole, e localizzate realtà in cui non sia ipotizzabile in tempi brevi o anche lunghi offrire un servizio economicamente sostenibile ad una zona particolarmente difficile da servire.

Una loro diffusione massiccia nel nostro territorio è dunque una cosa insensata e che comporta tra l'altro investimenti non indifferenti. Del resto siamo così sicuri che una persona, partendo per esempio da Uscio, arrivi a Genova Nervi e interscambi (quindi posteggio, spostamento e attesa) con un mezzo che impiega, comunque 20' per arrivare a Brignole (quando magari lì è stato completato l'assurdo parcheggio in fase di realizzazione)?

Alcuni parcheggi di interscambio possono invece essere pensati presso i caselli autostradale di Genova Est e Genova Ovest per ricevere i veicoli che provengono con lunghe percorrenze dalle altre città. E la localizzazione migliore è di fermarli il prima possibile e cioè proprio in concomitanza dei caselli, costruendo una struttura proprio sopra i caselli medesimi e poi collegare questi con un impianto a fune alla rete (possibilmente tranviaria) del TPL.

Le relazioni dell'incontro del 30/01/2012 sono le più distanti dal nostro modo di vedere.

La descrizione della metropolitana dell'Ing Vaccaro è fatta in termini ingiustificatamente positivi con i difetti fortemente minimizzati e, nonostante lo sforzo di "indorare la pillola" se non "contrabbandare" come pregi palesi debolezze, è emersa la scarsa efficacia dell'infrastruttura, a fronte degli elevatissimi costi.

Ma ciò non è poi sorprendente: in proposito esistono studi che dimostrano come **a fronte di enormi investimenti effettuati** in diverse città europee per la realizzazione di linee metropolitane **non sia seguito un corrispondente aumento di utenti del** trasporto pubblico.

E, paradossalmente, la metropolitana non preserva le zone servite dall'invasione del traffico e dalla sosta selvaggia: anche in esperienze consolidate come quella di Parigi per affrontare il problema "traffico" si è dovuto intervenire limitando gli spazi in superficie dedicati al traffico privato.

In definitiva, risulta un'illusione pensare di risolvere il problema del traffico costruendo ulteriori tunnel sotterranei dove far passare il TPL ("perché non dia fastidio").

E che questo ultimo assunto non sia stato ininfluenza nella realizzazione di questa infrastruttura nella nostra città lo testimoniano opuscoli divulgativi del Comune, in cui si indica nell'obiettivo di togliere i bus che intralcerrebbero il traffico privato uno dei vantaggi della realizzazione di una metropolitana a Genova.

L'Ingegnere sottolinea aspetti tecnici, difficoltà superate, soluzioni ardite, estetica delle stazioni, ma nulla degli aspetti trasportistici. Persino le debolezze sono rese positivamente: viene detto che se il progetto non è stato

organico ma ha proceduto per estensioni, pensato, finanziato e realizzato di volta in volta, ha però consentito interventi di riqualificazione (peraltro opinabili) delle aree di Dinegro, di Principe e di Caricamento. Il fatto di riusare manufatti preesistenti è stato posto come una scelta voluta ed efficace, dimenticando di aggiungere però che la scelta di andare sottoterra ha trasformato un opinabile progetto di tranvia leggera in un assurdo vettore dai costi di una metropolitana pesante. L'unica mancanza di connessione sembra essere quella a Principe con la Ferrovia mentre nulla viene detto del moncherino di Brin. La fermata di Sarzano è profonda (e quindi scomoda, come quella di De Ferrari) ma, secondo l'Ingegnere, è ben collegata col parcheggio della ex caserma dei pompieri (quindi abbiamo dato posti auto ai residenti....).

Apprendiamo, purtroppo, che:

- **l'ascensore di Corso Montegrappa non arriva più all'altezza del sottopasso** ed è stato sostituito da uno che porta dal piano della ferrovia al corso (e occorrerà percorrere una quarantina di metri sullo stretto marciapiede attuale);
- che il vecchio tunnel pedonale rimane isolato dai sottopassi della stazione;
- che neanche **le nuove carrozze elimineranno il gradino col marciapiede**, ma lo ridurranno soltanto, anche se sarà presente un sistema di **scivoli** azionabile dal conducente!

Da tutto ciò si evince che la Metropolitana di Genova è stata un'opera velleitaria, costosissima (si è divorata più di 500 MEuro), complessa da realizzare pur riutilizzando gallerie preesistenti, dai dubbi benefici trasportistici.

Oltretutto, contrariamente a quanto sostenuto, i prolungamenti verso S. Fruttuoso e Rivarolo sono in concorrenza con i lavori di nodo ferroviario: realizzare, anche con poca spesa, un prolungamento fino a Via Tripoli è un evidente spreco di danaro dato che anche la ferrovia farà lo stesso; mentre ancora più assurdo è limitare l'operatività della Linea del Campasso (utilizzabile per convogli ferroviari passeggeri, oltre che merci) per procedere in sopraelevata fino a Rivarolo.

Altra nota dolente (per usare un eufemismo) è la descrizione di ciò che si sta realizzando come **interventi sulla viabilità stradale e autostradale**, alcuni arcinoti.

Ribadiamo solo i concetti principali:

- 1) sono **antitetici** con qualsiasi politica di riduzione del traffico privato
- 2) spostano altrove i **"colli di bottiglia"**, ma non li risolvono
- 3) hanno **costi** diretti ed indiretti (tumori, incidenti, altre malattie) enormi che finiscono per sottrarre risorse ad altre soluzioni
- 4) producono **degrado** delle zone che attraversano

Anche il solo pianificare interventi per migliorare la viabilità è una scelta irresponsabile che favorisce l'attuale modello di mobilità insostenibile. È responsabile una Amministrazione che favorisce l'uso del mezzo privato e, in particolare, dello scooter? Quanti costi diretti (benzina, assicurazione, abbigliamento protettivo) e indiretti (ricoveri, malattie respiratorie, disabilità, tumori) vengono sostenuti dalla collettività? Quali pari opportunità offriamo a persone non abbienti o anziane per spostarsi?

Ma, a ben vedere, la situazione è più tragica di quel che appare a prima vista. Infatti, le infrastrutture viarie sottraggono risorse per altri interventi:

mentre sembra quasi impossibile reperire risorse non solo per realizzare nuove infrastrutture di TPL ma anche solo per finanziare il servizio, qualche centinaio di milioni di euro si trova sempre se bisogna costruire una nuova strada, un tunnel o un parcheggio.

Può essere accettabile solo qualche strada di sostituzione; ma il caso della strada a mare di Cornigliano e Sampierdarena è qualcosa di molto lontano da ciò. Il progetto prevede la costruzione di una vera e propria super autostrada a tre corsie per senso di marcia con svincoli, raccordi e strade di collegamento su più livelli. Solo un nostalgico delle autostrade americane degli anni '60 del secolo scorso poteva partorire un tale mostro!!

Un'altra scelta, che potremmo stigmatizzare semplicemente come folle, è **la Gronda di Ponente**. Tralasciando gli impatti, pur considerevoli, sull'ambiente e sulle popolazioni coinvolte, ribadiamo ancora una volta che la

vera soluzione ai problemi per cui quest'opera è stata proposta **sta nello sviluppo del TPL ed in un sistema di trasporto merci maggiormente basato sulla ferrovia.**

Il 40% del traffico che intasa l'attuale A10 nelle ore di punta è costituito da automobili guidate da una sola persona, che si spostano da una parte all'altra della città mentre più del 90% delle merci oggi transita dal Porto di Genova su TIR.

La Gronda serve solo a chi attraversa il nodo di Genova (il 15% del traffico), ma non risolve nulla per la nostra città; anzi, il rischio è che il traffico privato possa aumentare, visto che si agevola l'uso dell'automobile per gli spostamenti urbani.

Per realizzare una rete completa di tram basterebbe il 20% della spesa e una cifra inferiore consentirebbe la realizzazione di impianti di risalita e l'esercizio dei collegamenti extraurbani, eliminando parte del traffico interno e di destinazione, e liberando quindi spazio per quello di attraversamento.

Non servono grandi opere per ottenere la riqualificazione e il miglioramento della mobilità nella nostra città che anzi, sottraendo risorse, finiscono per peggiorarla.

I'Associazione "WWF Genova"