

1° incontro tematico  
La Gronda e gli scenari di traffico e della mobilità  
Palazzo Ducale, Genova - 7 marzo 2009

**Luigi Bobbio:** diamo inizio al primo incontro tematico dedicato agli scenari di traffico e della mobilità. Questo mese è servito a far conoscere il progetto. Oggi comincia il confronto che parte dal mettere opinioni diverse l'una accanto all'altra. Abbiamo invitato una serie di tecnici che in parte sono esperti indipendenti, in parte sono espressione di associazioni e in parte, di istituzioni. Prima li interrogheremo noi e poi anche il pubblico avrà la possibilità di formulare domande. E' presente, per la prima volta a Genova, il commissario associato J. M. Fourniau, ingegnere dei trasporti di Parigi, con cui abbiamo interloquito a distanza continuamente.

**Jean-Michel Fourniau:** Buongiorno a tutti, sono molto interessato su come si svilupperà il dibattito pubblico a Genova, dibattito che ha preso come esempio la procedura francese. Sul dibattito pubblico francese voglio dire tre cose: 1) nasce in Francia dall'esistenza di conflitti relativi alla costruzione di infrastrutture, per trovare soluzioni condivise ed evitare lo scontro diretto; 2) il secondo aspetto è che il dibattito pubblico si propone di porre tutti i cittadini in condizione di uguaglianza, anche coloro che non hanno competenze tecniche. L'importante è che sia un confronto tra argomenti; 3) la terza cosa riguarda gli effetti del dibattito pubblico in Francia. Il principale effetto in Francia è stato di modificare il modo con cui i proponenti affrontano la progettazione delle opere, che è diventata molto più dialogica con i cittadini. Ho l'impressione che qualcosa di simile stia avvenendo anche qui. Per concludere, io credo che il dibattito pubblico in Francia sia un esercizio di democrazia partecipativa che ha permesso di cambiare i rapporti tra amministrazioni, cittadini e proponenti e mi auguro che avvenga anche qui.

**Paola Pucci:** Questo primo incontro è stato preparato invitando esperti: alcuni sono venuti fisicamente, altri hanno mandato note tecniche. Sono stati tenuti in considerazione anche i documenti da parte di attori sociali, istituzionali etc.

Sono presenti Carlo Merlino (Ufficio Mobilità del Comune di Genova), Luigi Barone (Autorità portuale), Paolo Beria (Politecnico di Milano), Fabio Capocaccia (Istituto internazionale di comunicazione), Fabio Casiroli (Sistematica), Corrado Cavanna (CGIL Liguria), Gianfranco Mercatali (Rete ferroviaria italiana), Andrea Pasetti (Provincia di Genova), Giovanbattista Poggi (Regione Liguria), Paolo Rigamonti (INU Liguria), Maria Rosa Vittadini (Università Iuav Venezia).

L'incontro di oggi è stato organizzato seguendo tre questioni: quali sono i problemi del nodo genovese dal punto di vista del traffico e quale l'entità del traffico legato all'attività portuale; la seconda questione riguarderà gli scenari complessivi delle opere genovesi in merito alla risoluzione del problema del traffico; il terzo tema riguarda gli scenari del traffico e la valutazione economica.

Quali sono i principali problemi della viabilità di Genova?

**Carlo Merlino:** Parlare di problemi di traffico a Genova è piuttosto semplice. Chiunque osservi la nostra città, anche su una cartina, si rende immediatamente conto delle difficoltà della viabilità. E' una città che non ha a sufficienza parcheggi stanziali, ci sono interi quartieri collinari che nelle ore di punta letteralmente rotolano a valle con un traffico che non si riesce a drenare. Ciò deriva dal passato e dall'urbanizzazione dell'area collinare.

Un altro problema è che manca un interscambio efficace: un interscambio efficace avviene quando il trasporto alternativo è competitivo ed evidentemente autobus e treni non lo sono. Il traffico merci si svolge prevalentemente sulla gomma.

Genova è un sistema centripeto ma non solo. Se noi potessimo visualizzare su una mappa i flussi, avremmo tanti flussi verso il centro ma anche tante altre frecce più brevi che rimangono in ambito locale: in parte

questi viaggi brevi sono fatti a piedi, ma molti sono fatti con l'auto. Il risultato è un sistema in equilibrio instabile che sopravvive solo se non succede nulla, se non ci sono turbolenze e soprattutto se non accade nulla sull'autostrada. Esiste una forte interconnessione tra il sistema viario urbano e quello autostradale. Ad esempio i lavori della galleria di Monte Galletto costringerà a chiudere la galleria per un paio di settimane e ci saranno grandi ripercussioni sul sistema urbano.

**Paola Pucci:** Passo la parola al prof. Capocaccia. Recentemente è stato pubblicato uno studio dell'Istituto Internazionale di Comunicazione commissionato dalla Camera di Commercio che ci potrà illustrare.

**Fabio Capocaccia:** L'Istituto Internazionale di Comunicazione è una struttura partecipata da soggetti pubblici e privati, non rappresenta nessun interesse specifico. Ha un consiglio fatto di docenti e professori esperti nelle discipline legate ai trasporti e alle telecomunicazione. Ieri è stata presentata un'indagine preliminare svolta per la Camera di Commercio. Vi riassumo i dati.

Nella tratta Bolzaneto- Cornigliano, che è il tratto più trafficato, ci sono 900 ore di coda all'anno. Partendo da ciò si arriva a conteggiare costi di soli congestione (lasciando stare ad esempio i costi in termini di inquinamento e di incidentalità), pari a 580 milioni di euro di costo nella situazione attuale. Questo porta a dire che in meno di 10 anni quest'opera si pagherà solo conteggiando i danni di congestione evitati.

**Paola Pucci:** Prima di far intervenire Spea sul tema che ha posto l'ing. Merlino sul fatto che Genova abbia un sistema della viabilità locale molto interconnesso a quello autostradale, rivolgo una domanda all'autorità portuale: qual è l'entità del traffico da Voltri a Sampierdarena? Com'è ripartito? Quale destinazione prevalente ha? Sarebbe utile anche capire se gli scenari di previsione di incremento proposti da Autostrade sono credibili o se sono sovrastimati.

**Luigi Barone:** Queste sono domande complicate. Faccio una breve premessa riguardo alla consistenza rilevante della realtà produttiva portuale. Parliamo di 25.000 addetti che gravitano intorno all'attività del porto, il 15% della popolazione attiva genovese. Questa realtà produttiva è fatta sempre più di integrazione logistica terra - mare, porto - territorio. L'affidabilità del trasporto delle merci diventa uno degli elementi principali per il posizionamento sul mercato del sistema portuale. Ogni crisi dell'affidabilità del trasporto è un punto in meno rispetto alla competitività del settore. Sull'integrazione porto - territorio si gioca anche la sostenibilità del porto nei confronti delle funzioni civili del territorio urbano. Un porto sostenibile richiede che la propria accessibilità sia collocata all'interno di un assetto generale di mobilità che assicuri una coerente distribuzione dei flussi e una coerente e compatibile separazione dei flussi portuali da quelli urbani.

Se questo è lo scenario con cui ci dobbiamo misurare, incomincio a dare una risposta alle domande che ha fatto la professoressa Pucci. Mi pare evidente che la fotografia dello stato di fatto che l'Autorità portuale ha cercato di rappresentare con una breve memoria che ha consegnato alla Commissione, mostra l'assoluta inadeguatezza del contesto infrastrutturale in cui opera il porto sia dal punto di vista della ripartizione modale tra ferro e gomma (nel bacino di Sampierdarena nel 2008 il la ferrovia ha servito il 10% del traffico complessivo, a Voltri il 17%: sono dati incompatibili con lo scenario che molto sommariamente descrivevo prima), sia dal punto di vista della sicurezza, dell'inquinamento, dei costi che prima rilevava il prof. Capocaccia.

E' una situazione di compressione reciproca fra realtà portuale e territoriale-urbana. Oltre che chiedere scusa di ciò bisogna saper reagire con risposte immediate che non debbono aspettare esiti procedurali troppo complicati. Risposte che diano primi segnali di riequilibrio, anche se non potranno essere risolutivi.

Sintetizzo cosa si sta cominciando a fare per introdurre alcuni elementi di possibile riequilibrio:

-il potenziamento dei varchi portuali che rappresentano non solo in situazioni di black out un collo di bottiglia notevole e generano effetti coda preoccupanti

- l'informatizzazione documentale dei varchi portuali per favorire accelerazioni dell'ingresso in porto.

Il potenziamento dei varchi significa alleggerire l'unico varco internazionale, quello di San Benigno realizzando un nuovo varco a ponente nelle aree di Cornigliano da realizzare collegandolo con un prolungamento della sopraelevata che tolga traffico dall'area urbana e permetta una migliore ripartizione dei flussi. Realizzando anche adeguate aree di sosta pre gate in modo tale che i mezzi pesanti sfoghino le proprie esigenze in aree delimitate e non invadano le aree cittadine, realizzando un adeguato autoparco portuale per la sosta dei mezzi carichi.

Per quanto riguarda il versante ferroviario il punto più importante è la realizzazione di aree retroportuali collegate al porto con treni navetta in regime di continuità doganale, all'interno di un progetto di ammodernamento e potenziamento del piano del ferro portuale che sappia ricomporre le quote modali del trasporto fra gomma e ferrovia.

A questo riguardo assieme a RFI, gli interventi sui binari portuali sono stati oggetto di una programmazione integrata che ha voluto pensare a come risolvere i problemi che saranno rilevantissimi, in termini di continuità del servizio, nel momento in cui si avvieranno gli interventi all'interno del porto mentre contestualmente si avvieranno gli interventi all'interno del nodo ferroviario di Genova. La preoccupazione principale è stata quella di programmare i rispettivi interventi per salvaguardare la continuità del servizio e per traguardare nell'arco di 3 -4 anni il raggiungimento di risultati adeguati.

Mentre questi interventi debbono andare avanti (alcuni son già partiti, altri devono essere cantierati immediatamente) si deve arrivare alla cantierizzazione delle grandi opere, di cui si sta discutendo oggi. La situazione di compressione può essere risolta solo a valle con gli interventi che ho indicato, attraverso la risoluzione dei nodi strutturali.

**Paola Pucci:** a Righetti chiederei una considerazione in merito alla congestione della rete autostradale e anche qualche considerazione rispetto a quanto detto dall'ing. Merlini sull'interconnessione tra il sistema autostradale e la viabilità locale.

**Franco Righetti:** Credo sia opportuno dare qualche numero che ci possa aiutare a inquadrare quello che è oggi lo stato di fatto. Su quello che chiamiamo sistema di Genova come area metropolitana, quindi da Bolzaneto a Voltri fino a Genova e Genova ovest, quando parliamo di traffico giornaliero medio annuo significa che ogni giorno passano oltre 64 mila veicoli (autoveicoli e camion) con picchi sul viadotto Morandi su cui abbiamo 73 mila transiti al giorno. Su Genova abbiamo anche transiti stagionali: in estate aumentano i flussi del 10-15%. Quindi attualmente si va dai 60.000 veicoli giornalieri a picchi di 80.000. Il rapporto tra volumi della domanda che interessano l'autostrada e il numero di corsie che occorrerebbero per dare un servizio adeguato e in sicurezza ci dice che, con 2 corsie si arriva a gestire adeguatamente un flusso di 40-50 mila veicoli al giorno; con 3 corsie si arriva a 60-70 mila veicoli, oltre questa soglia occorrono 4 corsie per direzione.

Sul Morandi passano più di 70 mila veicoli (diventano 85 mila in estate) e andrebbe gestito con due corsie in più per direzione. La tratta di A7 fino all'allacciamento con l'A12 e la tratta di A12 fino a Genova est necessiterebbero anch'esse di una corsia in più e presentano ad oggi un deficit strutturale. Il dato medio giornaliero si traduce in risultati annuali piuttosto significativi. I tratti più critici sono quelli più vicini al cuore del sistema. Sul ponte del Polcevera, per 290 giorni all'anno, c'è una turbativa che significa che abbiamo condizioni di costante rallentamento e difficoltà di circolazione sul nodo.

Abbiamo fatto un calcolo, che non è una valutazione economica, ma semplicemente una stima del tempo perso dall'utenza: sono circa 450 mila ore l'anno perse a causa della persistenza di condizioni di scarsa adeguatezza del deflusso del traffico. Il calcolo è stato fatto avendo come riferimento i tempi di percorrenza in condizioni di adeguatezza.

Le condizioni di deflusso sono considerate adeguate con livelli di riempimento dell'autostrada dal 50% al 70%. Oltre al 70% di riempimento il servizio non è più adeguato. L'adeguatezza dei livelli di servizio sono misurate lungo una scala che va da A, che individua le condizioni migliori, ad F, che individua le condizioni peggiori; D, E, F rappresentano condizioni di inadeguatezza. Abbiamo messo a confronto 3 nodi urbani: Bologna, Firenze e Genova. Per più di metà dell'anno (56%) su Genova persistono condizioni di inadeguatezza, contro il 51% del nodo di Firenze e il 20% di Bologna. Tenete conto che il nodo di Bologna ha già avuto un intervento di adeguamento e si sta pensando alla realizzazione di un passante e che nel nodo di Firenze è in atto un intervento di costruzione della terza corsia.

**Paola Pucci:** Quanto è il traffico locale e quanto quello di attraversamento?

**Franco Righetti:** A noi risulta che sul viadotto Morandi il 50% del traffico è locale (dal viadotto fino al casello di Voltri) e il 50% ha una destinazione più remota. Abbiamo isolato, per quanto riguarda esclusivamente la matrice di spostamento autostradale che è un dato certo, il bacino di riferimento della Gronda. Con riferimento al tratto di A10, riscomponendo i movimenti si ha il 58% di scambio con il resto del territorio, un 16% che si relaziona con il centro della città e un 26% di attraversamento. Questa è la prima analisi che si fa per capire quale è il bacino di domanda potenziale di una nuova infrastruttura.

Sicuramente la Gronda si rivolgerebbe al 26% dell'attraversamento (38 mila spostamenti al giorno), ma si potrà rivolgere anche a una quota della percentuale di scambio. Difficilmente si rivolgerà a quel 16% di traffico locale, a meno che l'uso della Gronda non sia incentivato.

**Paola Pucci:** Darei la parola all'architetto Paolo Rigamonti dell'INU e all'architetto Poggi della Regione e poi all'architetto Pasetti della Provincia sempre su queste questioni.

**Paolo Rigamonti:** L'INU ha presentato un documento generale che sarà entro la settimana messo sul sito del dibattito con un ragionamento articolato di cui farò alcuni accenni. Stiamo discutendo di un progetto che rimette in discussione un intero sistema di mobilità metropolitana che riguarda sia il traffico su gomma che i rapporti fra traffico su gomma e su ferro. Noi riteniamo che la sede vera per queste questioni sia una sede in cui dialoghino i diversi progetti che interessano la città e la regione e che si considerino non solo gli aspetti trasportistici ma anche quelli ambientali. Esistono delle sedi in cui queste cose si possono fare ed esistono procedure che li garantiscono: faccio riferimento alla valutazione ambientale strategica.

Non siamo qui a negare che esistono dei problemi di traffico e di congestione sul nodo genovese. Siamo qui a discutere se la soluzione proposta è adeguata e proporzionata.

Lo studio trasportistico di Società autostrade si basa su delle previsioni che sono palesemente sovradimensionate. Sono stati usati i valori medi di traffico nel periodo 1996 - 2006 e si è fatta una proiezione in avanti di questi dati. Usare le proiezioni ha senso se gli scenari sono tendenzialmente stabili. Fino al 2006 eravamo in un regime di basso costo del carburante e alta congiuntura economica: due fattori che non saranno più compresenti in futuro e, quindi, le previsioni di crescita del traffico sono sovradimensionate. Il 46% di maggior traffico previsto per il 2025, per quanto possiamo dire oggi, non si avvererà.

C'è poi una cosa singolare nelle previsioni fatte. Nel momento in cui interviene la Gronda i veicoli in circolazione non sono più stimati pari ad 80.000, ma pari a 120 mila. Infatti i dati reali del traffico del 2006 parlano mediamente di 60.000 veicoli giornalieri; il traffico programmato nello scenario al 2025 è pari a circa 80.000, mentre nello scenario a gronda realizzata, nelle cinque alternative previste, Autostrade ipotizza da 110.000 a 120.000 veicoli complessivi. Da dove vengono questi 20.000-30.000 veicoli in più? La gronda fa aumentare il traffico?

**Paola Pucci:** Chiedo all'Ing. Righetti se vuole replicare subito.

**Franco Righetti:** Lo studio trasportistico ha messo a confronto 5 soluzioni di gronda per capire i pregi e difetti dei 5 tracciati. Nello scenario programmatico si hanno 85.000 veicoli sulla A10 e con la costruzione della Gronda si passa a 110.000-118.000 considerando insieme la Gronda e l'A10.

In un sistema come quello di Genova quello che succede è che se diamo risorsa stradale al sistema, una quota di traffico della A10 si sposta sulla Gronda, l'A10 ha quindi una riserva di capacità e comincia a rincanalare flussi di traffico che ora sono sulla rete ordinaria. E' stato detto che Genova ha un sistema autostradale la cui peculiarità è anche quella di fare da tangenziale. Quei 20.000 veicoli in più sono il carico di una strada statale giornaliera che si sposterebbe dalla rete urbana alla rete autostradale.

Per quanto riguarda le previsioni di traffico le valutazioni sono state impostate sulla base della lettura del trend storico. Gli obiettivi erano di valutare come le 5 ipotesi di tracciato fossero in grado di dare respiro al sistema nel medio lungo termine al sistema stradale e autostradale di Genova, nel caso in cui queste previsioni continuassero ad evolvere con la stessa modalità. Abbiamo scelto volutamente di fare un'analisi di tenuta del sistema con lo sviluppo di una domanda simile al passato.

Da quando è cominciato il dibattito, come richiesto dalla Commissione, abbiamo rifatto le stesse analisi con ipotesi di crescita più cautelative. In questi ultimi giorni abbiamo fatto altre analisi, che presenteremo, liberando il campo dalle previsioni e considerando la domanda attuale.

Gli studi basati sulle previsioni di crescita servono per verificare la tenuta prestazionale del sistema e vengono fatte per questo motivo.

**Arcadio Nacini:** Sul problema dei flussi e sulle ipotesi di crescita, volevo dire che nel 2001, il presidente dell'Autorità portuale ipotizzava che nel 2005 Genova avrebbe mobilitato oltre 3,5 milioni di container. I dati al 31/12/2008 ci rivelano un risultato diverso: 1 milione e 700 mila container. Questo è il problema quando si parla di flussi e di previsioni. Lo studio che sta facendo Autostrade è sempre collegato a previsioni difficilmente realizzabili (6 milioni di container dal porto). C'è qualcosa che non funziona. Il movimento sul ferro è effettivamente sceso: è aumentata la merce, è diminuito il trasporto su ferrovia.

Noi diciamo che il movimento su ferrovia deve essere aumentato. Il futuro della città non può essere intasato da milioni di tir, noi i tir nella città non li vogliamo.

**Paola Pucci:** Sull'attendibilità delle previsioni portuali, credo sia stato sufficientemente chiaro il dott. Baroni, facendo l'elenco delle cose da fare. Ha chiesto la parola l'architetto Poggi di Regione Liguria.

**Giovanbattista Poggi:** Sgombriamo il campo dai numeri. Nessuno sa come sarà il futuro. Il problema sono i dati attuali. Io focalizzerei l'attenzione sulla capacità di attrazione della Gronda sulla vecchia autostrada. I problemi sono rappresentati dai camion che passano sulla A10 che passano in mezzo alle case. Noi dobbiamo confrontare pochi numeri in maniera chiara: il confronto va fatto rispetto a due tratti omogenei (Voltri-Pegli e Pegli-aeroporto), misurando gli effetti che si determinano con la realizzazione della Gronda.

A pagina 53 dello studio trasportistico, c'è un dato che secondo me non è proprio corretto ma è eclatante. Ci sono degli "0" e sono riferiti al traffico pesante che passerebbe sulla A10 dopo la realizzazione della Gronda. Forse è un po' ottimistico ma potrebbe essere l'obiettivo verso cui tendere: svuotare la A10 dal traffico pesante. E qui si apre il discorso in merito all'opportunità di declassare la vecchia autostrada e trasformarla in Aurelia bis. Se ciò avvenisse, la velocità di esercizio non sarebbe più di 130 km/h ma di 70 km/h e potrebbe essere ulteriormente rallentata inserendo rotatorie e altri sistemi.

Sulla A7, i problemi sono leggermente diversi nel senso che i cinque progetti trattano l'A7 in maniera assolutamente disomogenea. L'unico dato certo è che non si può declassare il tratto da Rivarolo in giù.

Allora il mio suggerimento è sgomberare il campo da tanti dati: scarterei il tracciato 1 perché ha un andamento strano, proviamo a guardare il tracciato 2, 3, 4 e 5.

Nell'ipotesi 2, rispetto alla tratta Voltri-Pegli, è previsto che il 60% dei veicoli leggeri rimanga sulla vecchia autostrada e il 40% vada sulla Gronda. Nell'ipotesi 5, la proporzione si inverte: 35% rimane sulla vecchia autostrada e il 65% va sulla Gronda. L'effetto è rovesciato, la Gronda porta via il traffico pesante, l'autostrada vecchia si tiene il traffico urbano. Io su questo però vorrei aggiungere una considerazione, se si abbassano i limiti di velocità a 80 km all'ora nel tratto vecchio, lo spostamento verso la Gronda aumenta perché i veicoli hanno interesse a transitare più velocemente.

L'obiettivo, a questo punto, sarebbe spostare il 100% del traffico pesante e almeno il 50% di quello leggero.

**Paola Pucci:** Io vorrei sapere quanti sono i mezzi pesanti che transitano sulla A10? A me risulta che siano il 16%, è vero? Rispetto al tema dell'Aurelia bis, ci sono state delle proposte interessanti nei quaderni degli attori, per esempio quella di Bonifai e Sinagra sulla modificazione della natura a pedaggio della A10. Ha chiesto la parola Maria Rosa Vittadini.

**Maria Rosa Vittadini:** Mi sembra interessante, importante, questa riforma del modo di progettare se attraverso una consultazione di questo tipo si riescono ad evitare le proiezioni e si arriva a costruire degli scenari. Costruire scenari vuol dire che l'insieme dei soggetti devono ragionare tra loro in modo che i progetti raggiungano gli obiettivi concordati.

L'unico obiettivo che ho visto di questo progetto è evitare la congestione. Sicuramente, prof. Capocaccia, la congestione costa, ma forse in questo momento la congestione è il rubinetto che ci salva, che impedisce a questo fragile e instabile sistema urbano di essere sovraccaricato di ingressi e di domanda, in una situazione dove non ci sono parcheggi di interscambio. Dobbiamo riflettere sul fatto se questo sbottigliamento della congestione sia sopportabile o meno dalla città.

Invito poi a riflettere sui numeri che ci sono stati dati, che prendiamo per buoni. Nell'ipotesi 4, che mi sembra quella che il proponente ritiene più vantaggiosa, il corridoio (costituito dall'insieme della nuova gronda e della vecchia A10) prende 123.000 veicoli al giorno, partendo dalla situazione attuale dove la stessa tratta ne porta 62.000 con una proiezione al 2025 dove la stessa tratta ne porta 82.000. Se è vero che dalla A10 vengono tolti 35.000 veicoli, è anche vero che sulla nuova gronda, due corsie per ogni senso di marcia, ce ne saranno complessivamente 69.000: più di quelli che sono adesso sulla A10 e con lo stesso livello di congestione e fragilità dell'attuale A10. Sempre sulla A10 ne rimarrebbero 54.000 e quindi, ancora una volta, con lo stesso livello di congestione.

Davvero vogliamo raddoppiare tutto il sistema autostradale su tutte le connessioni dall'esterno per arrivare nel 2025 ad essere in una situazione più o meno come adesso?

Non sono tra coloro che dicono che qui non c'è un problema e non bisogna fare niente. C'è un problema molto grosso e bisogna fare molte cose. Mi piacerebbe che da questo dibattito venissero fuori non tracciati alternativi ma scenari alternativi.

Aderisco a ciò che ha detto l'architetto Poggi: l'idea di avere un'autostrada nuova e di riprendere la A10 come strada urbana per costruire tutti quei filtri verso l'area densa, tutte quelle freccine nord-sud, piccole, tutte quelle attrezzature per il trasporto pubblico, tutti quegli sviluppi della città che questo grossissimo cambiamento può suggerire, credo che questo sarebbe un risultato molto positivo.

**Andrea Pasetti:** Mi occupo di pianificazione territoriale per la Provincia di Genova. Io partirei da una prima considerazione: parliamo di nodo genovese, ma, se chiedessimo a qualcuno che viene dall'estero di dirci quali sono i confini della città, avrebbe grandi difficoltà. Quando parliamo di Genova ci riferiamo non solo a una città ma a un contesto territoriale che è molto più ampio e che va ben oltre i confini geografici della città. In questo contesto, avvengono scambi continui, non solo interni al comune di Genova ma che provengono da un contesto vicino molto più ampio che comprende quantomeno le aree provinciali circostanti. Questa considerazione è importante perché ci fa capire che, quando si fa un'analisi dei problemi della mobilità, dobbiamo avere presente un quadro che sia un quadro corretto. Se ci focalizzassimo solo su un pezzo di questo sistema, troveremmo delle soluzioni inadeguate.

Questo discorso è stato anticipato dal prof. Rigamonti e dalla prof.ssa Vittadini che parlavano di scenari di riferimento. Nelle ore di punta c'è un consistente traffico che proviene dai territori circostanti la città e che entra poi nella città perché deve raggiungere delle collocazioni che sono all'interno. I problemi sono essenzialmente di due tipi.

Il primo problema è legato alla tipologia delle infrastrutture: il nostro sistema è fragile, piove e in città non si circola, c'è un incidente sulla A7 oppure sulla A10 e il traffico si blocca con forti ripercussioni all'interno di tutto il tessuto urbano. Si parla del Morandi, ma altrettante criticità sono presenti per il tunnel di Monte Galletto. Collegato al tema della fragilità del sistema, c'è un problema nel sistema di viabilità alternative: a differenza di città di pianura o di media collina, ove se si blocca un punto, è possibile trovare itinerari alternativi, a Genova ciò è scarsamente possibile. La Provincia di Genova è titolare di una rete di infrastrutture e di strade che rappresenta una risposta molto parziale. I cittadini che abitano ad esempio nella Valle Stura preferiscono ovviamente prendere l'autostrada per venire a Genova, piuttosto che percorrere strade tortuose. Non si può puntare l'attenzione solo sull'autostrada ma occorrerebbe dare efficienza a tutto il sistema. Anche in relazione alla viabilità su ferro. Uno dei maggiori problemi di Genova è che nel porto non si è ancora riusciti a razionalizzare il sistema di infrastrutturazione ferroviaria per cui diventa materialmente impossibile realizzare dei treni per collocare le merci a livello di banchina.

Il secondo problema è legato al modello di città. Genova è una città molto centripeta, ha al suo interno una rete di grandi servizi, a differenza di quanto accade in altre città che presentano un sistema a rete. Il punto è costruire scenari diversi: rendere più appetibile il fatto di vivere, lavorare, trascorrere tempo libero etc. nelle zone al di fuori della città di Genova, per abbassare la domanda. Attraverso una delocalizzazione di grandi servizi e di grandi strutture produttive, dovremmo essere in grado di far funzionare il nostro sistema territoriale a livello di rete.

**Pucci:** La parola al dott. Cavanna di CGIL.

**Corrado Cavanna:** Ciascuno ha degli interessi e propende per una o un'altra scelta, la città deve però pensare al proprio futuro, è interessata a questo.

Quando si presenta un progetto i numeri si sprecano, io non ho sistemi di calcolo ma ho persone che lavorano ai caselli e ai varchi doganali. I veicoli che entrano ed escono dall'autostrada sono mediamente 206.000 al giorno, i varchi doganali nel corso 2008, considerando che negli sei mesi si è registrato un calo, hanno visto mediamente l'entrata e l'uscita di 5.000 tir al giorno.

Questa città deve evitare di morire di traffico e far sì che la compressione da porto a città e città a porto trovi soluzione. Basta la Gronda da sola a trovare la soluzione? No. La Gronda è una delle soluzioni, non è la soluzione. Per tanto che si possa spostare il traffico dalla gomma al ferro, stanti gli attuali livelli di investimento, non mi pare che ci siano le premesse per un grande spostamento dalla gomma al ferro.

Il porto stima la possibilità di crescita che corrisponde ai numeri dati correttamente prima da Nacini. Si può pensare che cresca adesso? No. Il reclutamento dei traffici è un processo che avviene attraverso due meccanismi: la ripresa dalla crisi e la disponibilità di infrastrutture per muovere efficientemente le merci che quindi si è in grado di attirare. In questo senso, si è fatto accordo, in parte di carattere istituzionale, in parte sindacale, che istituisce nel nodo di Alessandria uno dei pezzi del retroporto. Si prevede di mobilitare via ferro mezzo milione di container all'anno. Alle cifre attuali, toglieremmo circa un terzo dei tir circolanti. Ma questo cambierebbe la vita dei cittadini? No, perché la quota di aumento dei traffici assorbirebbe questa prima diminuzione.

L'altro ragionamento è che si devono fare operazioni per ordinare i nodi significativi della viabilità su gomma, il nodo di San Benigno genera congestione anche sul ponte Morandi. La seconda questione è riprogettare il nodo ferroviario genovese per separare finalmente i binari merci, i binari del traffico a lunga percorrenza e i binari del traffico locale. Sui binari liberati si faccia una metropolitana di superficie. La gente fa prima a prendere l'auto che l'autobus. La percorrenza normale di un autobus è 4,5 km/h, con la macchina si fa prima ma ci sono problemi con i parcheggi e con le code.

In definitiva la soluzione che occorre pensare è come fare questa opera - la Gronda - che è importante e necessaria per la città, in modo che possa interagire con gli altri interventi. Possiamo anche decidere che la Gronda non serve, che il porto non serve, possiamo anche decidere di non fare nulla ma allora decidiamo che questa città non darà un futuro ai propri figli, trasferirà non gli attuali 10 mila pendolari ma 30-40 mila verso Milano e la nostra città cadrà in degrado.

**Paola Pucci:** L'intervento del dott. Cavanna introduce direttamente quello dell'ing Mercatali proprio sul tema della realizzazione del nodo ferroviario.

**Gianfranco Mercatali:** Sono stato invitato per darvi informazioni su un progetto che ormai è in fase di realizzazione: si chiama progetto di potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole. Il progetto si articola su 4 aree geografiche che interessano tutta la fascia ovest-est, da Voltri a Terralba e la zona del Polcevera fino a Sampierdarena. Per comodità, il progetto è stato articolato in lotti da ovest a est ma, di fatto, viene realizzato in un'unica soluzione.

Il primo lotto riguarda il tratto Voltri-Castelluccio e si tratta della realizzazione della nuova stazione di Voltri con il quadruplicamento dei binari nella zona da Voltri fino all'ingresso della bretella. Il secondo lotto è la prosecuzione della linea di Voltri con una galleria fino a Fegino dove si va a innestare sulle linee che provengono da Ovada verso Sampierdarena. Il terzo lotto è la sistemazione nord-sud della Fegino-Torbella fino a Sampierdarena compresa. Il quarto è il potenziamento tra Principe e Brignole con il prolungamento su Brignole delle linee sotterranee. L'importo attualmente disponibile è di 600 milioni e sono previsti 3 grossi appalti di cui il primo scade alla fine di marzo e riguarda le opere ferroviarie "classiche": binari, gallerie, elettrificazione su tutti e 4 i lotti. Il secondo appalto riguarda le tecnologie di controllo dell'intero nodo. Il terzo appalto riguarda il nodo di Voltri ma non sarà realizzato durante la prima fase.

Nella nuova stazione di Voltri ci saranno 6 binari al posto dei tre attuali con 2 binari di lunga percorrenza, 2 di servizio regionale verso Savona e 2 metropolitani. La seconda fase di realizzazione consentirà di partire da Voltri nelle due direttrici: una a monte che servirà per il traffico a media e lunga percorrenza insieme al traffico merci; e una a mare dedicata in gran parte al traffico metropolitano. L'attraversamento del Polcevera sarà garantito da una nuova bretella che si innesterà con la linea proveniente da Ronco e con la linea di Ovada. Sono previsti due nuovi binari a Sampierdarena per le provenienze da nord e nuovi sottopassaggi. Tra la parte nord di Sampierdarena e la zona di attraversamento del Polcevera, sarà realizzato uno scavalco tra le linee ferroviarie cioè la linea che proviene da Voltri e da Ovada passerà sopra a quella che proviene da Rivarolo in modo da arrivare nei primi binari per i treni da Voltri e sui 3 e 4 per quelli che arrivano da Rivarolo senza interferenze.

**Paola Pucci:** Il Coordinamento dei comitati ha spesso posto l'accento su una questione cioè la realizzazione della bretella di Borzoli per legare la linea di Ovada e quella dei Giovi. Volevo capire se è tra gli interventi programmati o è completamente preclusa questa possibilità.

**Gianfranco Mercatali:** Questo intervento non è previsto per un semplice motivo: tra le varie linee che attraversano l'Appennino, l'unica che è prossima alla saturazione è proprio la succursale dei Giovi, dove andrebbe a confluire questo allacciamento. La tratta che scavalca l'Appennino è composta da tre linee:

Giovi, Ovada e Succursale. Esiste la possibilità con le odierne tecnologie di far circolare i treni su tutti e 5 i binari, indipendentemente dal senso di marcia per cui questo collegamento non serve.

**Paola Pucci:** Quanto questi interventi miglioreranno il trasporto ferroviario in termini quantitativi?

**Gianfranco Mercatali:** Si passerà dai circa 450 treni attuali a circa 700 treni.

**Paola Pucci:** Volevo presentare gli ultimi due interventi prima di lasciare la parola a Spea per replicare ad una serie di contributi emersi. Il primo intervento è di Paolo Beria del Politecnico di Milano che con Marco Conti hanno fatto alcune riflessioni sulla fattibilità economica del progetto.

**Paolo Beria:** Voglio porre due questioni di completamento alla discussione in corso. Prima di tutto la questione dell'analisi costi benefici che a mio parere dovrebbe essere il punto di partenza del dibattito. In questo caso non c'è. L'analisi costi benefici permette di pesare i costi di costruzioni e i costi sociali con i benefici che l'intervento può dare. E' uno strumento che permette di valutare diverse alternative con l'uso alternativo del denaro necessario per realizzare l'opera.

Nella documentazione che ho visto questa analisi non c'è. Manca anche l'alternativa di riferimento, quella di non fare nulla o fare una serie di interventi minimi: es. un ponte, una dogana, uno svincolo, etc.

Provo a fare due conti con voi sulla base di quello che ho sentito fino ad ora. Il primo intervento dell'ing. Merlini parlava di 580 milioni di euro all'anno di costo per la congestione e che quindi l'opera si ripagherà in dieci anni. Poi l'ing. Righetti ha parlato della perdita di tempo dovuta alle turbative del traffico pari a 450 mila ore all'anno. Se dovessi fare l'analisi costi benefici con questi dati, utilizzerei come costo un costo del lavoro orario pari a 10 euro all'ora: 450.000 ore all'anno per 10 Euro all'ora fanno un costo all'anno di 4,5 milioni di euro. Se l'opera costa 4,5 miliardi di Euro, l'opera si ripaga in mille anni. Se invece considero un costo del lavoro pari a 20 Euro all'ora, l'opera si ripaga in 500 anni.

Il secondo elemento riguarda questo tavolo. A questo tavolo manca un attore molto importante: chi paga l'opera. L'opera si pagherà attraverso le tariffe del concessionario che ha circa il 65% del traffico autostradale italiano, quindi la pagheranno buona parte degli automobilisti italiani.

**Maria Rosa Vittadini:** Siccome non è detto né quanto costa né chi paga, va detto che, nella tradizione della costruzione di autostrade in questo paese, le società concessionarie hanno in genere messo una certa cifra e tutto il resto l'ha messo lo stato e questo resto è il 70%.

**Paola Pucci:** Proprio perché l'opera non può essere solo una risposta immediata alla domanda di viabilità e non può essere solo una risposta ai problemi di congestionamento, ma deve fare riferimento a uno scenario, chiederei a Casiroli che lavora con Urban Lab di spiegarci gli scenari futuri immaginati dal Comune.

**Fabio Casiroli:** Negli ultimi anni, ho lavorato un po' in tutto il mondo. Urban Lab sta lavorando da anni su diversi temi che riguardano soprattutto il futuro e la qualità urbana di questa città. Molte delle cose che sono state dette stamattina si riferiscono ad una cosa molto importante, ossia che non si possono fare analisi isolate avulse da una realtà più complessa che è quella della città, bensì occorrono analisi integrate, complesse e multimodali in cui occorre ragionare sulle potenzialità del trasporto collettivo, come fa il Piano sulla mobilità urbana di Genova.

Tutte le città che hanno fatto investimenti sul trasporto collettivo, alla fine sono state premiate, anche se con molta fatica perché non è semplice progettare sistemi di trasporto collettivo. Ragionando sul quadro complessivo ci siamo accorti che il tema prioritario per Genova è la realizzazione di un forte sistema di costa su ferro e all'interno del progetto che Renzo Piano sta coordinando c'è un'idea di questa natura. Ma questo non basta: una linea su ferro ottimale dovrebbe essere al centro della città, ma a causa della geografia che caratterizza Genova, la linea di costa è vicina al mare. Si tratterà allora di disegnare un'integrazione con la linea di costa altrimenti i cittadini genovesi non troveranno conveniente l'uso di quella modalità. Cioè, si tratterà di disegnare una maglia integrata di trasporto collettivo - e su questo il PUM di Genova sta molto puntando - per garantire una vera alternativa.

Se l'alternativa sarà un'alternativa vera, capace di spostare traffico dall'auto al mezzo pubblico, automaticamente si libererà la rete stradale.



L'altra priorità che caratterizza il nodo genovese è sicuramente il terzo valico, la chiave di volta per ridare ossigeno alla città. Sono stati stanziati 900 milioni di euro per far partire il terzo valico. Il terzo valico è l'elemento determinante per garantire connessioni con la Pianura Padana e, da lì, con tutti gli altri nodi strategici.

Se i numeri dimostreranno che ci sarà una quota di traffico distolto dalla A10 e dalle strade urbane derivanti dalla realizzazione della gronda, prenderemo in considerazione anche questo progetto. Al momento i numeri presentati fanno quanto meno discutere.

Tutte le città del mondo che hanno dei waterfront importanti e che hanno alle proprie spalle centri storici altrettanto importanti, stanno riflettendo sulla riqualificazione di questi spazi e sulla relazione tra le città consolidate e il mare. Tutte tendono a spostare i traffici verso monte, a partire da Barcellona. Barcellona ha riqualificato la propria immagine, approfittando dei fondi delle Olimpiadi del 1992, creando dei meravigliosi waterfront e ridando l'affaccio sul mare. Io credo che Genova si debba porre questo problema e, all'interno dell'affresco che Piano ha disegnato, questa attenzione per la relazione tra la città storica e il mare c'è. Dal punto di vista della qualità urbana, si deve anche ripensare alla qualità delle infrastrutture stradali che stanno lungo il mare. Personalmente ho dei dubbi fortissimi anche sul tunnel subportuale, perché è contrario alla filosofia dello spostamento a monte. Stiamo studiando, insieme ad Urban Lab, il quadro complessivo della città di Genova, non ci stiamo limitando all'analisi della Gronda di Ponente.

**Luigi Bobbio:** Abbiamo finito gli interventi. Prima di passare la parola al pubblico, chiederei una breve replica all'ing. Righetti di Autostrade.

**Franco Righetti:** Volevo solo dire solo questo: ho cercato di dire prima che le valutazioni che abbiamo fatto avevano come obiettivo quello di valutare in modo comparativo delle ipotesi sviluppate ad un livello di fattibilità. Sembra quasi che queste previsioni di crescita siano state fatte per giustificare un intervento: non è così ed è per questo che abbiamo riportato l'analisi ai dati di traffico attuale.

Scendere di qualche percentuale non cambia radicalmente quello che è il rapporto tra A10 e Gronda. Mi sembra che la gravità attuale del nodo sia talmente evidente che una soluzione la richieda e le 5 ipotesi non cambiano se, anziché usare le previsioni, le valutiamo rispetto alla domanda attuale. Questo credo sia importante dirlo perché altrimenti il dibattito viene spostato sulle previsioni.

Nello studio di traffico, noi abbiamo fatto riferimento non soltanto alla Gronda ma anche ad altri interventi di adeguamento stradale previsti nel PUM. Quello che non abbiamo fatto è l'ipotesi di riequilibrio nodale ferro-gomma.

Oggi la mobilità è talmente complessa che non si risolve con una sola soluzione. La Prof.ssa Vittadini ha detto che nel 2025 saremo ancora messi male per quanto riguarda la congestione. Io dico che, se proprio andasse male, da qui al 2025 avremmo dato un po' di respiro al sistema e dato un po' di tempo per realizzare il riequilibrio nodale.

Possiamo pensare di supplire alla Gronda con altri tipi di intervento? Questa è la domanda.

**Dopo la pausa riprende la parola il Presidente della Commissione.**

**Luigi Bobbio:** Nella prima parte dell'incontro è stata messa moltissima carne al fuoco e molte questioni sul tappeto. Ciò che noi proponiamo è di creare un laboratorio di 10-15 persone rappresentativo delle diverse parti e posizioni per approfondire i vari temi emersi che porti i suoi risultati nella riunione conclusiva del 29 aprile. Adesso abbiamo un'ora di tempo ed ho una lista di persone che hanno chiesto di intervenire.

**Andrea Bignole:** L'occasione di vedere tante persone su uno stesso tavolo con interessi diversi è un fatto rarissimo. Consiglio una cosa: scambiatevi i numeri di telefono e confrontatevi. Dò lettura della relazione elaborata per questo incontro dalle associazioni Ambientaliste Italia Nostra, Legambiente e WWF Italia sezione Liguria:

“Studiare il movimento sul territorio di persone e cose implica strategie di ricerca che riguardano economia, urbanistica, sociologia, logistica, salute dei cittadini, ecc.

E' necessario dunque parlare non solo di viabilità e di traffico limitandosi a considerare la singola infrastruttura, ma collocare il problema in un'ottica complessiva che studi tutte le forme di mobilità e di uso del territorio.

Partendo da questo concetto base, le osservazioni fino ad ora esposte dalle scriventi associazioni ambientaliste, pur realizzate con il contributo di esperti e professionisti del settore a livello europeo, si basano in larga parte su dati per lo più non accessibili al pubblico o, altrimenti, solo mediante formale richiesta agli enti pubblici.

Oggi, mediante il Dibattito Pubblico, cosa mai avvenuta prima, tutti questi soggetti siedono alla stesso tavolo pubblicamente.

Dunque, da questo incontro, per il bene collettivo le associazioni si attendono da questi l'impegno di una fattiva, costruttiva e continuativa collaborazione tra essi e la piena trasparenza nei confronti dei cittadini.

In primo luogo mettendo in comune studi e dati aggiornati alla situazione reale (quindi più puntuali e terzi rispetto a quelli messi a disposizione da ASPI) che consentano di approfondire e rendere meno settoriali i propri elaborati.

A tale scopo le Associazioni rimarkano la necessità, come condizione essenziale per una corretta impostazione ed un'efficace gestione del dibattito, che studi e dati vengano resi di pubblico dominio in un clima di effettiva trasparenza e partecipazione.

A questa prima giornata di approfondimento, per la correttezza del Dibattito dovrà seguire un incontro pubblico in cui le Associazioni ambientaliste (portatrici di interessi diffusi), comitati e cittadini possano replicare con proprie osservazioni e proposte utilizzando anche gli studi e i dati emersi in questa giornata, quelli che le amministrazioni e i soggetti interessati avrebbero dovuto mettere a disposizione prima di iniziare il confronto.

Si segnala che, essendo la documentazione di ASPI ampiamente lacunosa nei suoi aspetti trasportistici di dettaglio e totalmente elusiva sugli aspetti economici-finanziari, come rilevato anche nella "Dichiarazione di apertura del Dibattito Pubblico" redatta dalla stessa Commissione, tutto il Dibattito possa risultare viziato a meno che non si acquisiscano per tempo tutti gli elementi come più avanti indicato.

Le Associazioni chiedono con forza l'apertura di tavoli di lavoro tematici (non puramente territoriali) dove poter esprimere, argomentando, le proprie posizioni, chiarire ed approfondire gli aspetti ignoti o controversi.

In tal modo il Dibattito pubblico potrà, considerando tutti gli elementi, proseguire nel modo migliore.

Su questa linea si coglie l'occasione di formulare ad enti e tecnici presenti, così come ha fatto e farà la Commissione, le seguenti richieste:

1. agli uffici tecnici di mobilità e traffico del Comune di Genova: rendere disponibili i dati acquisiti tramite gli studi effettuati per l'elaborazione del PUM per una valutazione oggettiva della mobilità urbana;
2. all'Autorità portuale: a) esplicitare in modo chiaro e definitivo quali sviluppi del porto prefigura nei prossimi anni, anche considerando le possibili variazioni apportare dall'attuale condizione economica internazionale; b) fornire finalmente ad ASPI date e stime aggiornate;
3. a RFI: chiarire definitivamente il proprio piano di potenziamento della rete, tempi e capacità di trasferire domanda di trasporto da gomma a ferro considerando lo stato attuale e di previsione;
4. ad ASPI: a) fornire finalmente dati aggiornati e scorporati su origine-destinazione dei flussi autostradali integrandoli con quelli cittadini; b) fornire uno studio costi-benefici dell'opera;
5. a Regione, Provincia e Comune: basare su dati e studi oggettivi e condivisi, anche grazie all'attuale Dibattito Pubblico, le decisioni politiche di propria competenza relative alla costruzione della Gronda o alle possibili alternative che, rispetto a questa, dovessero risultare più efficaci al raggiungimento dello scopo"

**Luigi Bobbio:** lo penso che i laboratori che stiamo attrezzando possano essere la sede giusta per esaudire le richieste di Bignole.

**Roberto Lamacca (Legacoop):** Il mio pensiero e quello della Lega di cooperative della Liguria (400 cooperative) è di essere assolutamente favorevoli allo strumento del dibattito. Credo che un tema così complesso, così rivolto al futuro della nostra regione vada effettivamente valutato con strumenti di partecipazione. Credo però che occorra decidere alla svelta. Le nostre cooperative sono pesantemente coinvolte dal problema della viabilità e della mobilità. Ho sentito interessantissime osservazioni sugli scenari da valutare, credo che con il dibattito che si è avviato ci siano tutti gli elementi per prendere una decisione. Lancio una proposta, facendo anche presente che la Lega delle cooperative formulerà un

documento scritto che presenterà al più presto: come moltissime famiglie sanno siamo molto esperti per quanto riguarda l'abitazione. Noi abbiamo un'esperienza molto rilevante sulla cooperazione di abitazione, significa avere un intermediario in meno sulla normale compravendita e quindi chiedo di prendere in considerazione la nostra esperienza.

**Putti Paolo (Comitato Murta):** nei giornali noi comitati siamo paragonati ad un comitato per la promozione del fungo. Questo mi crea un po' di fastidio e volevo comunicarlo perché non abbiamo tanti ambiti dove poterlo fare. La ricerca della Camera di Commercio ha messaggi molto demagogici... E' un po' come se andassi all'IST, vado a vedere quanti malati di tumore ci sono, dire che sono causati dal traffico e poi calcolare il valore della malattia, ad esempio 100.000 Euro a testa... non so quanto voi valutate una vita umana o il fatto che una persona sia espropriata, ma questa è demagogia. Altra cosa che mi crea imbarazzo è che mi è sembrato di scorgere dati che sembrano giustificare l'opera, non dati a priori che ne sostengano l'importanza. Alcuni dati sono stati utilizzati in modo strumentale, ad esempio i posti di lavoro, come se questi non fossero legati alla incapacità imprenditoriale di creare occupazione. Quando ci sarà la crisi delle pompe funebri ci chiederanno di morire per incentivare l'occupazione!

Poi non investiamo sulle ferrovie perché troppo mal ridotte: ma se non si fanno mai non si avvanzerà mai! Spero che questi suggerimenti ironici servano a quello che il prof. Bobbio sta portando avanti, a un tavolo rispetto al quale noi comitati abbiamo una posizione costruttiva, al di là del fatto che la destra dice che siamo irresponsabili e la sinistra, è uscito oggi sul giornale, che non bisogna ascoltarci. Penso a quei poveracci che sono morti 70 anni fa sui monti per la nostra libertà, oggi si rivolterebbero nella tomba.

**Francesco Pensabene:** Sono un potenziale espropriato. Nella Valpolcevera, e comunque in tutta Genova, non ci sono parcheggi. Credo che se ci fossero, la gente userebbe di più i mezzi pubblici, perché la gente potrebbe lasciare l'auto. Ci sono intasamenti e ci sono anche perché ad esempio la gente manda a comprare la moglie nei negozi e poi gira per mezz'ora per Bolzaneto perché non trova parcheggio. Quei pochi parcheggi che c'erano nella Valpolcevera sono stati tolti. Prima di valutare la Gronda, facciamo qualcosa di utile prima. All'Autorità Portuale dico che io lavoro in porto e credo che una cosa molto grave che causa intasamenti sia l'assenza di varchi. San Benigno soprattutto, ma anche le dogane che, per motivi burocratici, tengono i camion bloccati per diverse ore, sono i problemi reali. In ultimo, io abito a Gemignano, pensiamo di fare la Gronda ma non abbiamo neanche la fogna.

**Giampiero Pastorino:** Faccio parte del Coordinamento dei Comitati del Ponente e sono stato eletto come indipendente nelle file di Rifondazione Comunista anche grazie alle lotte fatte sul territorio.

Do solo tre dati usciti da questa esperienza del dibattito. Preciso prima che questa metodologia di lavoro è una cosa importantissima e diamo merito al sindaco e al consiglio comunale che l'hanno voluto, soprattutto ai consiglieri della sinistra, primo fra tutto Nacini. Alla sindaco bisogna riconoscere questo merito perché tanti esponenti dei partiti politici di Comune, Provincia e Regione avrebbero preferito continuare come in passato.

Il primo dato è che una parte dei cittadini, soprattutto del ponente ha un'idea di sviluppo della città diversa da quella degli anni passati: persone e merci devono viaggiare su ferro. Questa è un'idea che è il futuro della città.

Il secondo dato è conosciuto da tutti, anche dai quartieri "alti". A ponente ci sono tutte le servitù di Genova e della Provincia (compresa la discarica di Scarpino). A levante non si riesce a mettere neanche un'isola ecologica per raccogliere i rifiuti differenziati.

Il terzo dato è uscito dal funzionario dell'autorità portuale: le merci escono dal porto su ferrovia solo per il 10%.

Il coordinamento dei comitati chiede a Comune, Regione, Provincia, Stato di fare:

- la strada a mare da collegare con il casello di Cornigliano
- il completamento della strada di sponda destra del Polcevera e il collegamento con la strada a mare
- la sistemazione del Nodo di San Benigno e i flussi legati alla costruzione del successivo tunnel subportuale
- la sistemazione e l'ampliamento del nodo ferroviario genovese, ivi compresi i collegamenti fra la bretella di Voltri e le linee di Vado. L'ing. Mercatali è stato reticente su questa cosa
- il completamento della metropolitana fino a Brignole ma anche fino a Bolzaneto e Pontedecimo
- la realizzazione della metropolitana di superficie tra Rivarolo sulla linea del Campasso
- il quadruplicamento della ferrovia fra Genova Principe e Voltri
- la realizzazione di una vera metropolitana di superficie con le stazioni intermedie sulla linea litorale.

Questo è sviluppo e lo dico ai sindacati e alla CGIL, questo è lavoro e significa anche aumentare il tenore di vita e di salute della città di Genova e del Ponente.

**Luigi Bobbio:** Pastorino ha riproposto la questione della realizzazione delle diverse opere di cui si è già molte volte parlato. Il problema è capire se questi interventi siano sufficienti o no.

**Alessandro Sinagra:** Sembra che dal tema della Gronda, siamo passati ad una conferenza sui trasporti cittadini. Per quanto riguarda gli scenari previsivi, proviamo a ragionare anche in termini di tempo: sette-otto anni di progettazioni, autorizzazioni, sondaggi; sette-otto anni per la realizzazione dell'opera. Siamo già a 15 anni sempre che non intervengano problemi finanziari o di tipo autorizzativo.

Che vita economica hanno questi infrastrutture? 50 anni? Il tutto quindi ci porta a dover fare scenari di previsione a 60 anni e ciò è molto complicato.

Con l'avvocato Bonifai abbiamo formulato una proposta con un'altra soluzione di Gronda che apre nuove prospettive. Non siamo sicuri che la vecchia A10 e la A7 non possano essere restituite alla città. Ciò consentirebbe di trasferire la concessione di Autostrade ad Anas e di trasferire il traffico in un nuovo sistema autostradale di bypass con delle barriere. Ciò consentirebbe alla mobilità urbana di confrontarsi con nuove politiche urbanistiche (Erzelli ad esempio).

I problemi del porto ci assillano pesantemente. Gli eventi di alcuni mesi fa hanno messo in ginocchio la città. Non si può, per esempio, immaginare di far lavorare il porto la notte? E quindi poter regolarizzare e ridistribuire i flussi sulla rete autostradale senza avere ingorghi nelle ore diurne? Perché non pensare ad una strategia di pedaggiamento migliore che penalizzi i picchi di traffico?

E poi c'è il problema delle priorità. Qualsiasi schema proposto sembra dover essere realizzato tutto insieme. Non si può immaginare di procedere progressivamente? Per esempio si è parlato della connessione tra San Benigno a Cornigliano, opera appaltata, finanziata e, in parte, realizzata che potrebbe dare un contributo importante alla redistribuzione dei traffici e alleggerire il nodo di Genova ovest che è uno dei punti più critici. Comunque, noi abbiamo preparato una proposta che saremo lieti di presentare nei prossimi incontri.

**Luigi Bobbio:** Tenete presente che nel prossimo incontro, quello del 17 marzo, verranno presentate le proposte alternative, quella di Sinagra ma ce ne sono molte altre.

**Alessandro Grasso:** Sono parte in causa, sono un possibile espropriato. Non ho la pretesa di spiegare come devono andare le cose, non sono qualificato e poi non sono obiettivo.

Stiamo parlando di un soggetto privato che detiene un monopolio naturale, per cui io non sono nella posizione di contrattare perché quando va bene è privato e deve guardare gli interessi dell'azionista... altrimenti è un soggetto pubblico che gestisce un bene pubblico, quindi tu chi sei per bloccare?

Io fin da bambino ero un fan della metropolitana. Qualcuno l'avrà fatto il progetto di una metropolitana che continua oltre Brin, vuol dire che era possibile farlo. Se c'era il modo di farla passare sopra o a fianco della ferrovia perché non si va avanti? La metropolitana è l'unico sistema che sta funzionando nelle città... non a Genova perché dove parcheggio a Brin?

Mi piacerebbe rivedere la slide che presentava un confronto fra Bologna, Firenze e Genova come flussi di traffico... Se guardate questa slide il messaggio è che a Bologna e Firenze stanno facendo grandi opere mentre noi siamo quelli peggiori perché siamo fermi.

Io osservo prima di tutto che non è detto che sia quella l'opera giusta perché se una persona a Voltri deve decidere se prendere la gronda o l'autostrada vecchia, più o meno sono lunghe uguali... Nella slide vedo che Firenze e Genova sono circa allo stesso livello di ingorghi e, anzi, gli ingorghi più gravi sono a Firenze....

Parliamo tanto di modelli. Un modello è buono se è buona la teoria sottostante. In questo caso non si guarda la realtà. Le città sono comunque intasate dal traffico, non dipende da quanto sono buone le strade, ma da quanto è disposta a sopportare la gente. Se fanno un nuovo parcheggio, dopo poco si riempie: il sistema si adatta. Se miglio la viabilità la gente andrà ad abitare più distante. Il traffico sarà sempre più o meno a dei livelli di sopportabilità, si può migliorarlo facendo opere diverse. Se devo andare da A a B e c'è il ponte in mezzo e ne faccio un altro la viabilità peggiora: è un paradosso famoso di cui non ricordo il nome.

Il traffico è fatto di flussi ma è critico su nodi. Io faccio la A7 al mattino, arrivo al casello e ci sono code per pagare, subito dopo il casello c'è una curva a 180 gradi con una corsia sola e lì si crea l'intoppo. Il

vero punto di intoppo è dove c'è una confluenza e noi possiamo migliorare il traffico autostradale non raddoppiando tutta la rete, ma solo gli svincoli.

**Luigi Bobbio:** Ha sollevato argomenti importanti da affrontare nel laboratorio.

**Franco Galbo:** Qualche volta rimango sconcertato quando partecipo a questi incontri. Al di là dei problemi specifici che un'opera del genere può comportare e a cui l'Amministrazione e tutto il sistema devono trovare una soluzione, mi pare che, quando stiamo qui a parlare, parliamo di qualcosa d'altro e non di Genova. Al di là dei dati che sono stati presentati, contestabili o no, io se guardo la mia città, la vedo sempre intasata, in qualunque momento, in qualunque posto. Da Voltri fino a Sampierdarena, l'autostrada è sempre bloccata; la gente è tutta in autostrada e menomale, altrimenti sarebbe sulla strada urbana. A Levante c'è l'Aurelia, La Pedemontana e l'autostrada, a Ponente solo l'Aurelia e l'autostrada e ogni volta che un camion si ferma, blocca tutta la viabilità ordinaria. Siamo in ritardo rispetto alla costruzione della Gronda, andava fatta vent'anni fa. Mi auguro che il percorso che sarà scelto non rinunci al ponte Morandi; che il tratto da Voltri a fino a Sampierdarena sia declassato a percorso urbano con l'inibizione al percorso per i camion. Mi auguro anche che il percorso che sarà scelto sia quello meno impattante.

**Franco Montagnani (Legambiente):** Volevo mettere in evidenza un argomento strategico: il ruolo delle ferrovie. In un documento della fine del 2006 si diceva che il problema urgentissimo era far uscire dal porto grandi quantità di Teu, senza ulteriori colate di cemento seguendo l'ipotesi da subito della riorganizzazione dei servizi ferroviari attuali e in particolare i valichi esistenti. Il documento riportava che la movimentazione attuale era pari a 366.000 Teu all'anno e che le linee esistenti erano in grado di portare fino ad oltre 1.000.000 Teu all'anno. Questo è un documento sottoscritto dal nostro sindaco nel 2006.

**Gianmarco Bruno:** Due sole considerazioni sul traffico leggero. La prima è questa: contando il traffico leggero come proporzionale agli abitanti della città e ipotizzando che non cambi la scelta di modalità rispetto a quella attuale, il traffico dovrebbe diminuire. Le previsioni demografiche indipendenti ci parlano infatti di un 16% di decremento della popolazione cioè 100 mila abitanti in meno di qui al 2025. Mi permetto di sottolineare che le previsioni demografiche sono più vincolate rispetto a quelle sui flussi di traffico perché si basano su dati quali l'età media, la fertilità, etc.

Seconda considerazione è quella sulla ripartizione nel nodo genovese dei flussi di attraversamento e di scambio al fine di giustificare l'esigenza della Gronda. Si adottano come confini della città Voltri a ovest, Bolzaneto a nord, Genova est a est. L'area metropolitana di Genova che genera i flussi di traffico va da Cogoleto fino a Savona, Ovada, Masone, Isola del Cantone, Alessandria, Recco, per non parlare di Chiavari. Quindi i flussi interni andrebbero ricalcolati e vedere come si possono soddisfare con nuove infrastrutture ferroviarie.

**Luigi Gatti:** Volevo fare osservazioni sul tracciato 4 e 5, che riguardano la collina di Coronata che è il territorio che più conosco. Con il termine gronda verrebbe naturale pensare a qualcosa che raccoglie il flusso e lo distribuisce all'esterno. Con le ipotesi 4 e 5 ciò non avverrebbe ma si creerebbe un imbuto sul nuovo ponte Morandi e non la separazione dei flussi: un qualunque elemento turbativo sul ponte Morandi determinerebbe problemi sulla rete intera, esattamente come oggi.