

## Laboratorio sui flussi di traffico e la mobilità 3° incontro

c/o Ufficio di Città Partecipata, Genova - 22 aprile 2009

Hanno preso parte all'incontro: Bruno Rapallo e Franco Montagnani (Legambiente Liguria); Paolo Rigamonti (INU); Andrea Bignone (Italianostra); Stefano Lantieri, Maura Piaggese e Sara Menegat (WWF); Alberto Ariccio (Movimento decrescita felice Genova); Sabino Marinelli, Ennio Guerri, Bruno Gamenara, Bruno Marcenaro (Coord. Comitati); Emanuele Profice (Autorità portuale Genova); Gianmarco Bruno; Franco Righetti e Andrea Pompigna (Studio Righetti & Monte associati); Lorenzo Bartolini, Maurizio Torresi e Orlando Mazza (Spea); Alberto Selleri, Piero Dadi, Giorgio Fabbriani (Autostrade per l'Italia); Fabrizio Delogu e Gianfranco Mercatali (RFI Spa); Alberto Cappato (IIC); Paola Pucci, Gianfranco Pomatto (Commissione Dibattito pubblico); Maurizio Ghezzi (Urban Lab); Carlo Merlino, Fassone Maria (Comune di Genova); Eleonora Parlareco, Elisa Videtta (Ufficio Città Partecipata, Comune di Genova).

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

1. presentazione da parte dell'ing. Merlino del Comune di Genova degli approfondimenti sugli scenari di lungo termine con e senza Gronda elaborati con il modello di simulazione del traffico utilizzato nel PUM
2. presentazione dello studio condotto da Alberto Cappato sui costi della congestione da traffico e discussione delle osservazioni critiche avanzate da Gianmarco Bruno autore di un Quaderno dal titolo "A proposito di costi e benefici della Gronda".

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

- **Carlo Merlino** che ha illustrato gli approfondimenti condotti sugli scenari di traffico relativi alla mobilità urbana a lungo termine. La presentazione che ha utilizzato durante l'incontro è interamente pubblicata sul sito del Dibattito Pubblico.

I suoi contenuti fondamentali sono comunque così sintetizzabili:

- nelle simulazioni a lungo termine (2020) sono stati considerati oltre alla realizzazione della Gronda anche gli altri interventi previsti sulla viabilità (tunnel sub portuale, prolungamento Lungomare Canepa, la strada di sponda destra del Polcevera), sul trasporto pubblico (potenziamento dei servizi ferroviari, realizzazione della rete completa del servizio innovativo don 5 assi protetti, il prolungamento del metrò a Brignole e a Canepari, realizzazione di nuovi ascensori/impianti di risalita), di riequilibrio modale (estensione della BluArea, interruzione dell'itinerario centrale delle gallerie, la definizione di isole ambientali a protezioni delle centralità locali), sul sistema ferroviario (quadruplicamenti delle tratte Genova Voltri-Principe e Pontedecimo-Principe, interventi di miglioramenti dell'accessibilità ferroviaria, realizzazione delle nuove stazioni di Pegli Lido, Multedo, Sestri Est/Erzelli, Teglia, Campasso, Villa Scassi, Cattaneo)
- attualmente circa il 25,55% degli spostamenti nell'ora di punta del mattino (escludendo il traffico pesante e il traffico di attraversamento) è costituito da spostamenti interni ai Municipi, ossia spostamenti di breve lunghezza, in gran parte utilizzando il mezzo privato; lo scenario con Gronda al 2020 vede questa quota di spostamenti scendere di poco (24,89% sul totale degli spostamenti);
- se attualmente il 40,7% degli spostamenti nell'ora di punta del mattino avviene attraverso mezzo pubblico, questa quota è stimabile che salga a circa il 43% al 2020, sia nello scenario con Gronda

che nello scenario senza Gronda e indipendentemente dal tracciato scelto (intermedio, alto o basso)

- la realizzazione della Gronda incide sulla ripartizione del traffico privato interno a Genova tra strade locali, strade urbane primarie e tratti autostradali. Attualmente le prime due (strade locali e strade urbane) assorbono il 78,1% del traffico urbano nell'ora di punta del mattino, mentre l'autostrada ne assorbe il 21,8%; nello scenario al 2020 senza Gronda la quota di traffico assorbita da strade locali e strade urbane primarie è stimabile che scenda al 76,6%; nello scenario al 2020 con Gronda è stimabile che scenda al 76%: in caso di tracciato alto la Gronda assorbirebbe il 5% del traffico privato e la quota di traffico assorbita dall'attuale tratto autostradale scenderebbe al 19%; in caso di tracciato intermedio la Gronda assorbirebbe il 3% e la quota di traffico dell'attuale autostrada scenderebbe al 21%; in caso di tracciato basso la Gronda assorbirebbe il 2% e la quota di traffico assorbita dell'attuale autostrada salirebbe dal 21,8% attuale al 22%
- l'indice di saturazione delle varie tipologie di strade (sia urbane che autostradali) si riduce in presenza della Gronda.

- **Alberto Cappato** che ha illustrato il proprio studio. L'analisi è interamente pubblicata nel sito del Dibattito Pubblico nella sezione dei Quaderni degli attori.

In sintesi lo studio propone una valutazione economica del tempo attualmente perso in coda per transitare nella tratta urbana della A10, che sarebbe pari a 570 milioni di euro/anno. Si tratta di una stima che ipotizza che ogni giorno nello scenario attuale, quindi in assenza della Gronda, 53 mila autoveicoli e 12 mila mezzi pesanti trascorrono in cosa 1,5 ore in un tratto del nodo genovese; è inoltre ipotizzato che ogni auto abbia mediamente 1,5 passeggeri e i mezzi pesanti 1 passeggero; il tempo perso è stato monetizzato in 10 Euro/ora per i passeggeri delle auto e 20 Euro/ora per i camionisti;

- **Gianmarco Bruno** che ha interloquuto criticamente con l'analisi condotta da Alberto Cappato esponendo i contenuti della propria nota, pubblicata interamente sul sito del Dibattito Pubblico nella sezione dei Quaderni degli attori.

In sintesi, G. Bruno sostiene che l'analisi condotta da A. Cappato sovrastima il tempo medio di blocco del traffico e il numero di veicoli interessati e che, correggendo questi dati, il costo economico della mancata realizzazione della Gronda scenderebbe a 30 milioni di Euro/anno. Alberto Cappato ha risposto che la stima del numero dei veicoli coinvolti da blocchi del traffico è probabilmente un po' sovrastimata nella sua valutazione (anche in rapporto alla mancata disponibilità di dati più precisi), ma che tale sovrastima è in buona parte compensata da una monetizzazione oraria del tempo perso sottostimata rispetto al reale costo del lavoro.

In conclusione della riunione hanno chiesto la parola:

- **Franco Righetti**, che ha avanzato alcuni rilievi critici all'analisi preliminare costi-benefici condotta dal Prof. Marco Ponti e dal dott. Paolo Beria (Politecnico di Milano) e pubblicata sul sito del Dibattito Pubblico. In sintesi i benefici stimati sarebbero sottodimensionati in quanto si dovrebbero considerare i risparmi di tempo sull'intera rete genovese derivanti dalla realizzazione della Gronda e si dovrebbe adottare, come metro di valorizzazione del tempo in coda risparmiato, un costo del lavoro superiore; i costi effettivi di realizzazione sarebbero inoltre inferiori rispetto al valore considerato che costituirebbe la base d'asta, ma non il costo finale. Il costo complessivo considerato nello studio Ponti-Beria riguarda infatti gli interventi sul nodo autostradale genovese, quindi, oltre alla Gronda di ponente anche il raddoppio della A7 e il nodo di San Benigno.

Paola Pucci, anche per consentire agli autori dell'analisi preliminare costi benefici di interloquere con le osservazioni critiche, ha invitato l'ing. Righetti a elaborare una nota scritta da pubblicare sul sito del Dibattito Pubblico

- **Franco Montagnani**, che dando lettura di una nota di commento finale sull'andamento del tavolo, ha richiesto che gli approfondimenti e il confronto avviato in questo laboratorio nell'ambito del Dibattito Pubblico possano continuare su di un tavolo analogo, anche dopo la conclusione del Dibattito stesso.

Il documento a firma di Franco Montagnani di Legambiente Liguria e Andrea Bignone di Italia Nostra è disponibile sul sito del Dibattito pubblico nella sezione dei comunicati.