



Ciclo di incontri di presentazione e discussione sui temi maggiormente rappresentativi delle politiche di mobilità urbana

LE GRANDI INFRASTRUTTURE

30 Gennaio 2012

Il presente lavoro è frutto del terzo incontro tenutosi alla Loggia della Mercanzia nell'ambito del progetto di collaborazione fra la Facoltà di Architettura, l'Assessorato alla pianificazione, regolazione e gestione della mobilità urbana, la Direzione Mobilità e l'U.O.C. Coordinamento canali di comunicazione e partecipazione. Nello specifico il progetto prevede 4 incontri tra i tecnici dei servizi sopracitati e una serie di ospiti invitati con lo scopo di attuare un processo di comunicazione profondo con i diversi portatori di interessi individuati. Il ruolo dei ricercatori è duplice, da una parte rivestono il compito di "facilitatori" del dialogo fra le parti e dall'altra di "osservatori" degli eventi e delle comunicazioni verbali e non verbali messe in atto. La tecnica di lavoro utilizzata richiama l'approccio qualitativo alla ricerca sociale e si ispira a quella che in sociologia è definita "osservazione partecipante". Il metodo è ampiamente descritto nella letteratura scientifica di riferimento e, negli ultimi anni, è diffusamente impiegato nei processi decisionali inclusivi e partecipativi per la riconosciuta utilità nella raccolta di dati ed informazioni.

Nel complesso l'incontro si è svolto nei tempi previsti, concordando una modalità di interazione tra presentazioni e osservazioni dei partecipanti che prevedesse l'avvicinarsi di presentazioni e interventi. Si è raggiunto un buon numero di presenti ed anche di interlocutori durante i due differenti momenti di raccolta delle opinioni. L'interesse generale sia verso le modalità di lavoro condiviso sia nei confronti dei temi trattati è stato molto elevato. Gli interlocutori sono parsi molto curiosi e competenti, con domande e osservazioni puntuali, con richieste e necessità piuttosto elaborate. La modalità di interazione scelta per questo incontro, è sembrata molto gradita a tutti e ha permesso di mantenere concentrato l'interesse su ognuno dei temi presentati. L'interesse è stato piuttosto elevato anche durante le presentazioni dei relatori questo certamente può testimoniare, fra le altre cose, un reale interesse verso quanto l'Amministrazione vuole comunicare in questo percorso di incontri.

I tempi prospettati per l'incontro sono stati piuttosto calibrati e tutti gli invitati sono riusciti ad argomentare in modo abbastanza soddisfacente le loro posizioni nei tempi previsti e in alcuni casi hanno potuto fornire delle osservazioni o porre delle domande anche più di una



volta.

Diario dell'osservazione

La sala è organizzata in modo da suggerire l'idea di un lavoro condiviso, come nei due precedenti incontri, anche se la maggior parte delle sedie sono disposte per file, in quanto il numero degli invitati non consente di organizzare un classico tavolo di incontro.

Alle ore 10.15 iniziano i lavori:

Prof.ssa Franca Balletti presentazione degli incontri (temi, obiettivi e organizzazione) e descrizione delle modalità di lavoro e dei tempi organizzativi (file ppt allegato). Viene inoltre fornito un breve riassunto sui temi maggiormente rappresentati durante l'incontro precedente.

Ing. Vaccaro, introduzione del tema delle grandi infrastrutture a partire da una descrizione sintetica ma dettagliata della Metropolitana di Genova.

L'ingegnere propone ai partecipanti di intervenire anche durante la sua esposizione in modo tale da poter fornire le maggiori informazioni possibili (file ppt allegato).

- **DOMANDA:** Dott. Luigi Piccardo Ass. Metrogenova, pone una prima domanda in riferimento al contenuto della presentazione appena conclusa. Il dott. Piccardo chiede che cosa rappresenti il tratto segnato in giallo dopo la stazione di Brignole sulla cartografia della linea della metropolitana presentata e chiede se questo possibile tracciato possa usufruire di aree dismesse da parte delle ferrovie.
- **RISPOSTA:** Ing. Vaccaro. L'obiettivo è di arrivare a piazza Martinez e usare l'attuale linea oltre Brignole per altri 300/400 metri con un intervento modesto e avere la possibilità di un interscambio in questa zona. Per quanto riguarda l'acquisizione di aree dismesse da parte delle ferrovie, si tratta di un'apertura recente e se sarà garantita anche verso San Martino allora si avrà la possibilità di sviluppare il tracciato anche in quella direzione.
- **DOMANDA:** Dott. Luigi Piccardo Ass. Metrogenova, pone una seconda domanda. Chiede cosa succede invece per quanto riguarda la Val Polcevera.
- **RISPOSTA:** Ing. Vaccaro. I precedenti studi compiuti da AMT per il tratto che separa Brin da Via



Canepari sarebbero fondamentali per agganciare le linee della Val Polcevera, ma probabilmente non si avrà la possibilità di arrivare fino a Rivarolo come originariamente previsto.

- **DOMANDA:** Arch. Mazzoni WWF Liguria. Chiede se l'ascensore di Via Imperia - Corso Monte Grappa sarà collegato alla stazione Brignole.
- **RISPOSTA:** Ing. Vaccaro. La linea che raggiunge Brignole ha intersecato il collegamento esistente. Si è dovuto pertanto intervenire modificando il tunnel di Borgo Incrociati e la galleria dell'ascensore che, una volta modificata, non ha più le caratteristiche di prima ed inoltre assume una valenza di sfogo delle acque. L'ascensore sarà sostituito dai collegamenti verticali alla fermata della metro che avrà un accesso anche da via Imperia/corso Monte Grappa.
- **DOMANDA/OSSERVAZIONE:** Rappresentante Consulta comunale handicap. Asserisce che il progetto iniziale della metropolitana doveva proseguire fino a Pontedecimo o per lo meno avere un interscambio con la ferrovia a Rivarolo; l'estensione della metropolitana fino a Pontedecimo potrebbe facilitare la mobilità di tutta questa zona. In secondo luogo sottolinea come i portatori di handicap abbiano attualmente difficoltà a salire sulla metropolitana, per cui occorre prendere in considerazione questi aspetti fin dal momento progettuale.
- **RISPOSTA:** Ing. Vaccaro. Per quanto riguarda la prima osservazione: per arrivare a Rivarolo occorre un viadotto da realizzarsi a cavallo del viadotto ferroviario. Ma a seguito di accordi con le ferrovie si è deciso di non realizzare altre strutture in elevazione. Per quanto riguarda l'osservazione sull'accesso alla metropolitana da parte dei portatori di handicap sottolinea come l'accesso alla banchina in ogni stazione sia stato progettato per far arrivare tutti. Diverso invece è salire e scendere dal treno e in questo senso ci sono degli impedimenti insuperabili. Con i nuovi veicoli il problema sarà in parte risolto con l'aiuto di pedane automatizzate.
- **DOMANDA:** Rappresentante Ass. Guide turistiche genovesi. In relazione alle parole dell'Ing. Vaccaro che nel suo intervento aveva sostenuto come la metropolitana genovese uscisse positivamente dal confronto con altre realtà urbane simili, chiede di specificare quali siano le città cui si era fatto riferimento. Viene inoltre chiesto quale sia la reale previsione di fruizione della futura stazione a Brignole.
- **RISPOSTA:** Ing. Vaccaro. Per quanto riguarda le altre città comparate a Genova per la



metropolitana, è stato preso a riferimento uno studio di UTP, che potrà essere messo a disposizione sul sito di *Urban center* insieme al materiale relativo agli incontri. Per quanto riguarda la fruibilità della stazione a Brignole viene spiegato dettagliatamente il progetto nelle diverse fasi della sua evoluzione. Viene inoltre evidenziato che il tracciato scelto ha due particolarità: la linea può oltrepassare il Bisagno (rispetto al progetto originario) e la fermata è su una banchina comune ai treni ferroviari in modo tale da rendere questa stazione ricca di possibilità di interscambio. Viene comunicato inoltre che la data di ultimazione lavori a Brignole è prevista per marzo/aprile ma che poi occorrerà attendere un periodo di verifiche tecniche per ottenere l'agibilità; la durata di queste verifiche è legata al livello di messa a punto degli impianti e a un ritardo causato dai danni provocati dall'alluvione dello scorso novembre.

- **DOMANDA/OSSERVAZIONE:** Rappresentante Comitato Rivarolo-Val Polcevera. Sostiene l'importanza del prolungamento della metropolitana con Pontedecimo; in fondo la Gronda autostradale avrà a Bolzaneto un impatto molto maggiore di qualsiasi viadotto ferroviario.
- **RISPOSTA:** Ing. Vaccaro. Il progetto originario prevedeva un viadotto all'altezza del terzo piano degli edifici, per cui è stato giudicato troppo impattante. Oggi si ritiene che non ci sia la necessità di realizzare questa parte del tracciato perché il treno metropolitano delle Ferrovie risolverà i problemi di mobilità nella valle.
- **DOMANDA:** Paolo Simeni "Spediporto". Chiede in merito ad un collegamento con Marassi.
- **RISPOSTA:** Ing. Vaccaro. Essendo già stato approfondito l'argomento nei mesi precedenti con la previsione della tramvia in Valbisagno, si ritiene che questa possa essere la soluzione più idonea.

Ing. Roberto Ionna presentazione di alcuni temi: il nodo ferroviario, il trasporto verticale, altre infrastrutture per il trasporto su gomma (il nodo di S. Benigno, la Gronda) (file ppt allegato).

Finita la seconda presentazione, la parola passa nuovamente agli intervenuti.

- Arch. Mazzoni WWF Liguria. La Gronda risolve i problemi di traffico nelle ore di punta tra Ventimiglia e La Spezia ma non risolve i problemi di traffico interni di Genova. Per le persone che dalla periferia della città devono andare in centro non cambia nulla. Questo



succede perché le scelte sono sempre fatte per spingere verso l'utilizzo del mezzo privato. Se usassimo 1/5 della spesa per la Gronda per il trasporto pubblico cittadino come negli altri paesi (Francia), si potrebbe dotare Genova di un efficiente sistema di trasporto pubblico locale, ma, da quanto mostrato nella presentazione, non appare nessun progetto in tal senso. Il potenziamento dei mezzi pubblici di trasporto invoglierebbe i cittadini genovesi a lasciare a casa l'auto con la conseguente riduzione del traffico sull'autostrada (e in questo caso la Gronda non sarebbe più necessaria). Un'analoga riflessione può essere fatta per quanto riguarda il Terzo Valico ferroviario. Ci si chiede infatti quale sia l'utilità di arrivare velocemente a Milano quando, a livello urbano, i trasporti da e verso le stazioni ferroviarie sono molto lenti. Critica fortemente la scelta di incrementare l'uso del mezzo privato con la realizzazione di posteggi, invece di potenziare il trasporto pubblico con ricadute positive anche a livello occupazionale.

- Arch. Fava Ass. Consumatori. Pone l'accento sul fatto che creare una stazione di interscambio necessita anche di creare dei posteggi.
- Signor Guido Fassio CGIL. Richiama il fatto che Genova è una città che nel tempo si è dotata di grandi progetti però incompiuti o realizzati in tempi lunghi. Dichiaro che la CGIL è favorevole ad infrastrutture "sostenibili" ma con particolare attenzione ai tempi della loro realizzazione. Per quanto riguarda i parcheggi di interscambio, non li ritiene elementi forti e trainanti né sotto il profilo della possibilità di finanziamenti né per quanto riguarda la velocità della loro realizzazione. Per quanto riguarda la metro, sostiene che dovrebbe arrivare fino a Rivarolo, sfruttando l'impalcato ferroviario in modo da consentire una realizzazione in tempi brevi. Conclude con una riflessione sulle modalità di finanziamento che dovrebbero basarsi sul *project financing* e sul carattere innovativo delle soluzioni proposte, in modo da favorire tempi brevi e fattibilità agli interventi.
- Dott. Luigi Piccardo Ass. Metrogenova. Condivide tutto quanto detto da Fassio di CGIL. Ripercorre brevemente i temi emersi dai primi incontri: Genova è stretta e senza spazio; non ci sono parcheggi nonostante il basso numero di auto per abitante rispetto ad altre città; occorre gestire razionalmente lo spazio a disposizione; occorre dare al trasporto pubblico una maggiore attrattività. È molto soddisfatto della presentazione della metropolitana fatta dall'Ing. Vaccaro. Per rendere pienamente efficiente la Metro, visti gli



alti costi di realizzazione, occorre che venga completata nel tratto tra la stazione Brin e via Canepari, tenendo presente che è Rivarolo il vero punto utile come l'interscambio. Dall'altra parte non è conveniente che la Metro si fermi a Brignole ma dovrebbe proseguire verso Levante. Queste grandi opere necessitano di un piano di investimenti in infrastrutture che sono condizionate al reperimento di risorse finanziarie. Occorre dunque un'accurata pianificazione e progettazione per poter accedere ai fondi nel momento in cui si rendano disponibili. La metropolitana per funzionare ha bisogno di più treni che non risulta siano ancora finanziati. Infine ricorda che i nostri nonni sapevano che Genova è in salita e non è un caso che ci siano gli ascensori e occorre che vengano ancora pianificati perché importanti.

- Dott. Claudio Culotta, ASL III genovese. Sarebbe stato molto interessato a partecipare al primo incontro ma non ne era a conoscenza. È d'accordo con gli ultimi tre interventi. Occorre cercare di tener conto della vivibilità della città. Gli sembra che le proposte viste in questo incontro servano per agevolare al massimo lo scorrimento delle auto a discapito della salute dei cittadini. Genova non è una città particolarmente inquinata, ma alcuni degli interventi presentati, come il ridisegno del nodo di S. Benigno, porterebbero certamente ad un forte peggioramento della qualità dell'aria e conseguentemente della qualità di vita degli abitanti dei dintorni. Non sembra che i progetti dei nodi di interscambio previsti a Genova siano destinati ad allontanare le auto private dal centro, anzi, sembrerebbe il contrario. Occorrerebbe nella pianificazione tener presenti anche i temi legati alla salute ed alla vivibilità.

Principali temi emersi

- Proseguire il tracciato della metropolitana sia a ponente che a levante della città: in Val Polcevera la metropolitana dovrebbe arrivare almeno fino a Rivarolo in modo tale da renderlo davvero un nodo di interscambio; a levante il tracciato della metropolitana dovrebbe proseguire oltre Brignole.
- Ripristinare e potenziare i sistemi di mobilità verticale della città.
- Porre attenzione alle difficoltà dei portatori di handicap già in fase di progettazione delle nuove



infrastrutture.

- Muoversi verso una maggiore mobilità pubblica urbana attraverso il miglioramento dei trasporti pubblici e la predisposizione di parcheggi di interscambio piuttosto che fare progetti che spingono maggiormente verso l'uso dell'auto privata.
- Occorre una gestione integrata dei trasporti pubblici.
- Dare attenzione ai tempi di realizzazione delle infrastrutture affinché questi progetti possano acquisire credibilità.
- Se gli investimenti condizionano fortemente le scelte per la mobilità urbana allora occorre che ci sia fin dal principio un'attenta pianificazione della mobilità pubblica e soltanto dopo vedere cosa può essere finanziato e come, ma la pianificazione generale deve essere presente fin da subito.
- Invece di pensare principalmente ad agevolare gli spostamenti in auto, occorre porre maggiore attenzione agli aspetti di vivibilità, benessere e salute degli abitanti nel momento in cui si progettano grandi infrastrutture.