

Le proposte per il dopo Morandi

Un nuovo piano della mobilità e delle infrastrutture di trasporto deve basarsi su due principi base:

- a) la riduzione del traffico veicolare
- b) l'allontanamento del traffico o la sua riduzione dalle zone abitate

Per il primo punto preliminarmente va osservato che **la mobilità cittadina deve essere basata sul trasporto pubblico**. Ciò è particolarmente vero a Genova dove le carenze di spazi impediscono una mobilità privata massiccia per carenze di strade e di parcheggi.

1) Per migliorare il trasporto pubblico nel ponente cittadini da anni è prevista la realizzazione del cosiddetto nodo ferroviario genovese, in pratica la quadruplicazione dei binari dalla stazione di Genova Voltri a Genova Principe, la sestuplicazione dei binari da Principe a Brignole, anche se sarebbe auspicabile anche la quadruplicazione dei Binari da Brignole a Pieve Ligure, come previsto dal PUC.

Ciò consentirà di utilizzare l'attuale linea ferroviaria litoranea come metropolitana, con un netto miglioramento dei tempi di percorrenza e di attesa. Nel PUC approvato sono indicate anche le nuove stazioni previste nel tratto Voltri – Principe.

2) Implementazione della nave bus per il trasporto passeggeri via mare da Prà alla Foce (anch'esso previsto dal PUC), con vani più piccole, ma più frequenti, sulla scorta dell'esperienza veneziana.

Se realizzate queste nuove infrastrutture consentirebbero una mobilità urbana efficiente e confortevole a differenza dell'attuale servizio su gomma, in grado di ridurre la richiesta di mobilità col mezzo privato, auto o scooter che sia.

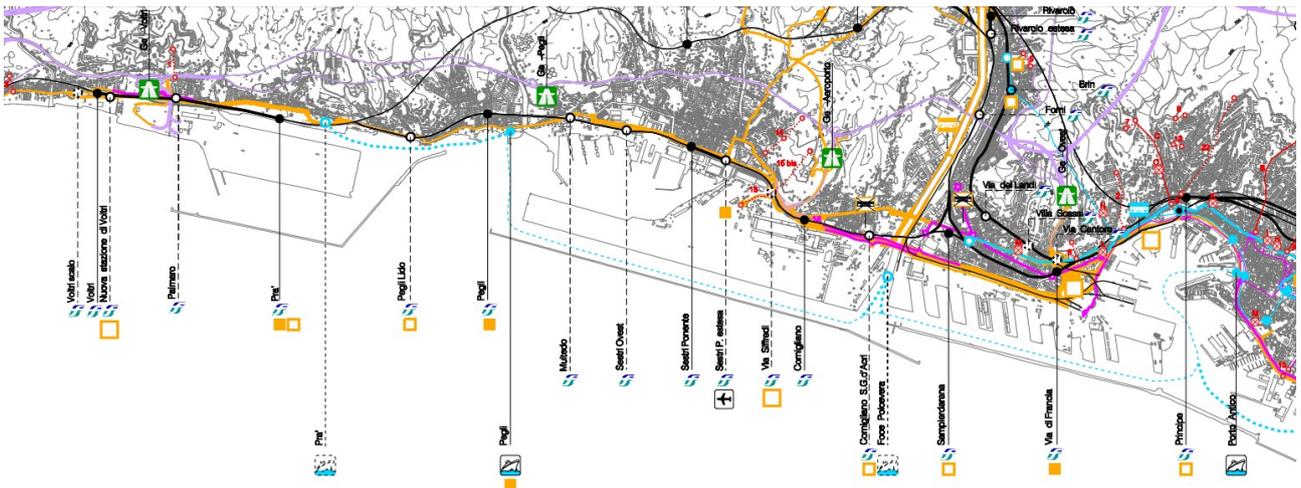


Figura 1: tratto da PUC 05-sistema della mobilità

Purtroppo il nodo ferroviario pur approvato e con i lavori iniziati è fermo al palo. Anche in questi giorni di grande emergenza per il crollo del ponte Morandi non si sono levate voci dalle istituzioni o da quasi tutti i partiti politici per sollecitarne la conclusione. Molte dichiarazioni a favore della gronda, ma pochi che si preoccupino del trasporto pubblico.

Anche per il trasporto privato è però necessario intervenire se non altro per migliorare la situazione nelle strade oggi intasate dal traffico.

IL PUC prevede la realizzazione della **strada a mare dalla Foce a Multedo**. Tale struttura si configura come una strada di scorrimento urbana e consentirebbe, questa sì, di sgravare in modo considerevole il traffico sul nodo autostradale genovese, caratterizzato, come ricordato, da un suo uso intercittadino.

L'apertura del primo tratto di strada a mare da Sestri Ponente alla Fiumara ha già ridotto in modo significativo il traffico nella via Cornigliano.

Il proseguimento verso Pegli prevede la realizzazione della stessa nelle aree liberate dalla Fincantieri tramite il suo "ribaltamento a mare". Ciò consentirebbe una razionalizzazione delle attività della Fincantieri e un miglioramento del traffico nella via Merano.

L'inizio della strada a mare in questo tratto è previsto lato ponente all'altezza dell'ingresso del Porto Petroli e lato levante all'ingresso dei Cantieri Navali.

Tale scelta comporta comunque il permanere della strozzatura, con riduzione ad una sola corsia per senso di marcia della via Puccini all'altezza della stazione FS di Genova-Sestri

Tale strozzatura riduce fortemente la capacità della strada con conseguente formarsi quotidiano di code e relativo inquinamento ambientale. Tale fatto sarà aggravato se si realizzasse la Gronda autostradale per il passaggio obbligato dei mezzi pesanti su questa strada, come già ricordato. In effetti il PUC prevede la demolizione della stazione ed il suo spostamento. Tuttavia tale scelta penalizzerebbe comunque l'abitato di Sestri con fenomeni di inquinamento acustico per oltre i livelli di legge per i palazzi affacciati su via Puccini.

In alternativa si propone di realizzare un tunnel che provenendo da Multedo sottopassi sia le aree Fincantieri, senza attendere il ribaltamento a mare, che comunque richiede tempi lunghi, sia la linea ferroviaria. Tale tunnel (in due canne a doppia corsia) potrebbe sbucare nelle aree della ex Piaggio con una demolizione dei fabbricati esistenti. Da qui la strada proseguirebbe, collegandosi anche con la rotatoria esistente dell'Aeroporto, in elevato per scavalcare sia la rotatoria che le aree ILVA per congiungersi con la strada Guido Rossa. In questo modo la strada a mare correrebbe all'altezza di Sestri lato mare rispetto alla ferrovia e quindi lontana dalle case di via Puccini.

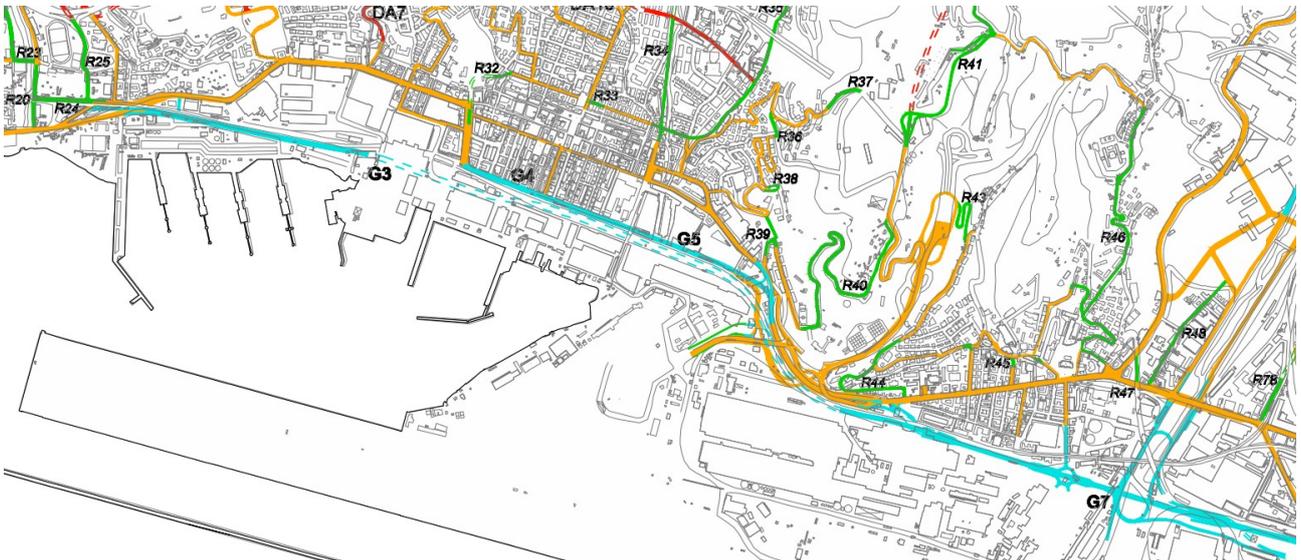


Figura 2: stato delle previsioni delle strade previste dal PUC.
 In azzurro la strada a mare prevista dal PUC, sostanzialmente coincidente con la presente proposta

Lato levante è invece da realizzarsi il progetto del tunnel subportuale in grado di far proseguire la strada a mare fino a Piazza Cavour e da qui fino alla Foce, con un costo che era stato stimato nel 2005 di 500 milioni di €. Anche questa opera già approvata, prevista dal PUC, è finita nel dimenticatoio.

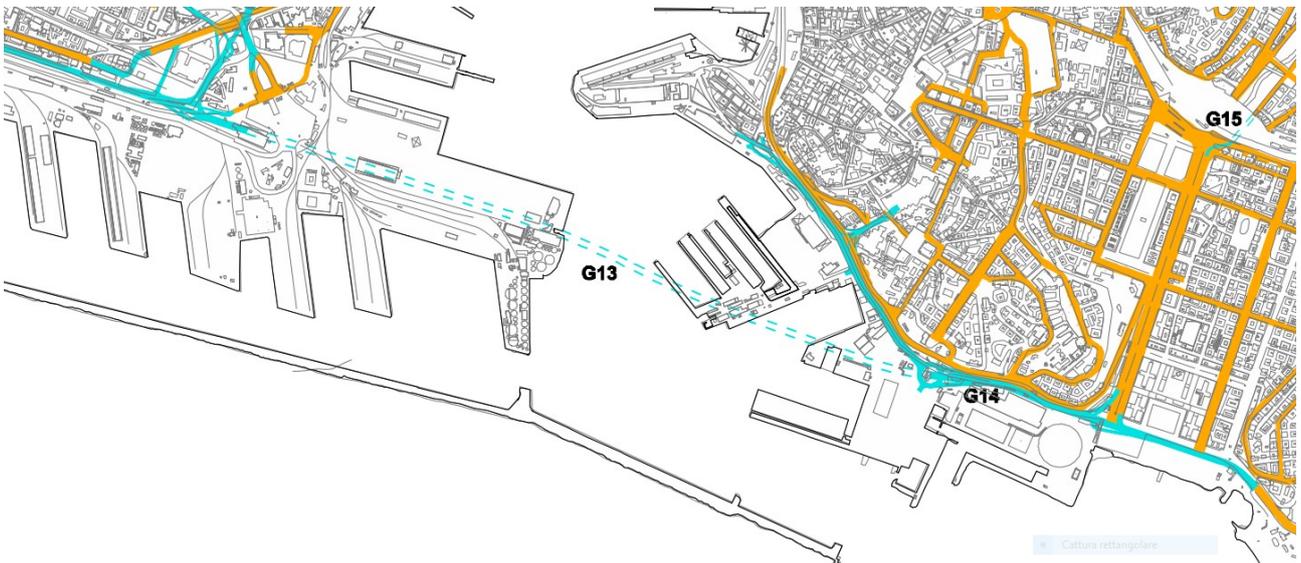


Figura 3: Figura 2: stato delle previsioni delle strade previste dal PUC.
 In azzurro la strada a mare prevista dal PUC, con l'indicazione del tunnel subportuale

Il costo totale della realizzazione della strada a mare è significativamente inferiore alla realizzazione della Gronda, con benefici sulla viabilità cittadina evidenti e con impatti ambientali notevolmente più bassi.

Per quanto riguarda il **traffico merci** da e per il porto di Genova osserviamo come questo sia in gran parte sull'asse nord-sud e non est-ovest, come la gronda autostradale, la quale, anche per il traffico merci, sembra non significativa.

Inoltre per gli spostamenti tra porto di Genova Sampierdarena e quello di Genova Voltri si può prevedere lo spostamento di questi via mare.

La soluzione per il traffico merci deve prevedere un **rilevante spostamento delle stes sul ferro**.

Osservando una cartina del porto di Genova agli inizi del Novecento si vede una ragnatela di binari che raggiungono tutti i moli. Oggi la gran parte di questi binari non ci sono più o sono coperti dall'asfalto.

Solamente nel 2014 è stato annunciato dall'AD di RFI Maurizio Gentile il progetto di adeguamento degli impianti passeggeri e merci di Genova Voltri che permetterà di aumentare la capacità del fascio merci a servizio del terminal marittimo VTE. Sono previsti 7 binari a modulo 700-750 metri, collegati direttamente alla bretella verso Ovada e il futuro terzo valico e alla linea verso Sampierdarena. Anche per il porto di Sampierdarena nel 2014 è stato presentato il progetto che prevede di potenziare il collegamento fra Parco Campasso e la zona del porto attraverso il raccordo San Benigno, e di realizzare a Campasso 8 binari dedicati, con modulo 750 metri.

L'assenza o quasi di binari sui moli e le carenze dei parchi ferroviari dedicati comportano tempi, e costi, che scoraggiano l'uso del treno. E' evidente che se si impiega una settimana a formare un treno qualsiasi operatore sceglie il trasporto su gomma. Finalmente, con 25 anni di ritardo, il presidente dell'autorità portuale riconosce che questa è una necessità. In recenti interviste ha infatti dichiarato: "**Sui binari a Sampierdarena è ancora tutto fermo. (...) l'autorità portuale non è in grado di fare la progettazione e la realizzazione (...) senza il quale il porto non può funzionare come un terminal moderno**". .. **Ma l'accordo al momento non esiste e la progettazione non è partita**: "*Sul Vte abbiamo risolto [si risolverà in verità nel 2019] mentre sull'altro fronte abbiamo ancora criticità*".

Era questa la priorità da affrontare. Se prima di pensare a finanziare il terzo valico, già all'inizio degli anni '90, si fosse posto mano al nodo ferroviario di Genova con la relativa ristrutturazione e implementazione dei parchi da tempo l'utilizzo del ferro poteva essere molto più consistente, in considerazione del fatto che le tre linee esistenti direzione nord (dei Giovi, Succursale dei Giovi e di Ovada) hanno molte potenzialità residue, superiori ai 150 treni/giorno.

Per il trasporto su gomma si può prevedere:

- 1) Il mantenimento definitivo della strada in corso di realizzazione lato ponente di ingresso per i mezzi pesanti nel porto, con inizio emergenziale dalla rotonda dell'aeroporto, eventualmente spostandone l'ingresso definitivo alla rotonda esistente sotto via Guido Rossa, mediante il prolungamento della sopraelevata portuale lato ponente e la realizzazione di un nuovo ponte sul Polcevera
- 2) Ricostruzione del ponte Morandi, con un doppio ponte strallato a corsie separate e con tre corsie per senso di marcia, nonché con nuovi svincoli di connessione del ponte sia lato ponente che levante.

Lato ponente con la realizzazione tra il casello di Ge-Aeroporto ed il nuovo ponte Morandi di due nuove gallerie monocanna per eliminare gli attuali svincoli, molto pericolosi e generatori di code.

3) Da realizzare invece gli interventi facenti parte del progetto della Gronda relativi al raddoppio della A7 a monte del casello di Ge-Ovest (5.8 Km in galleria e 0.2 Km di viadotti) e il raddoppio della A12 al bivio con la A7 (4 Km in galleria e 0.2 Km di viadotti) per un importo complessivo di circa 1.000 milioni di €. Con queste opere sono da ridisegnare gli svincoli a levante del nuovo ponte Morandi.

Ing. Mauro Solari