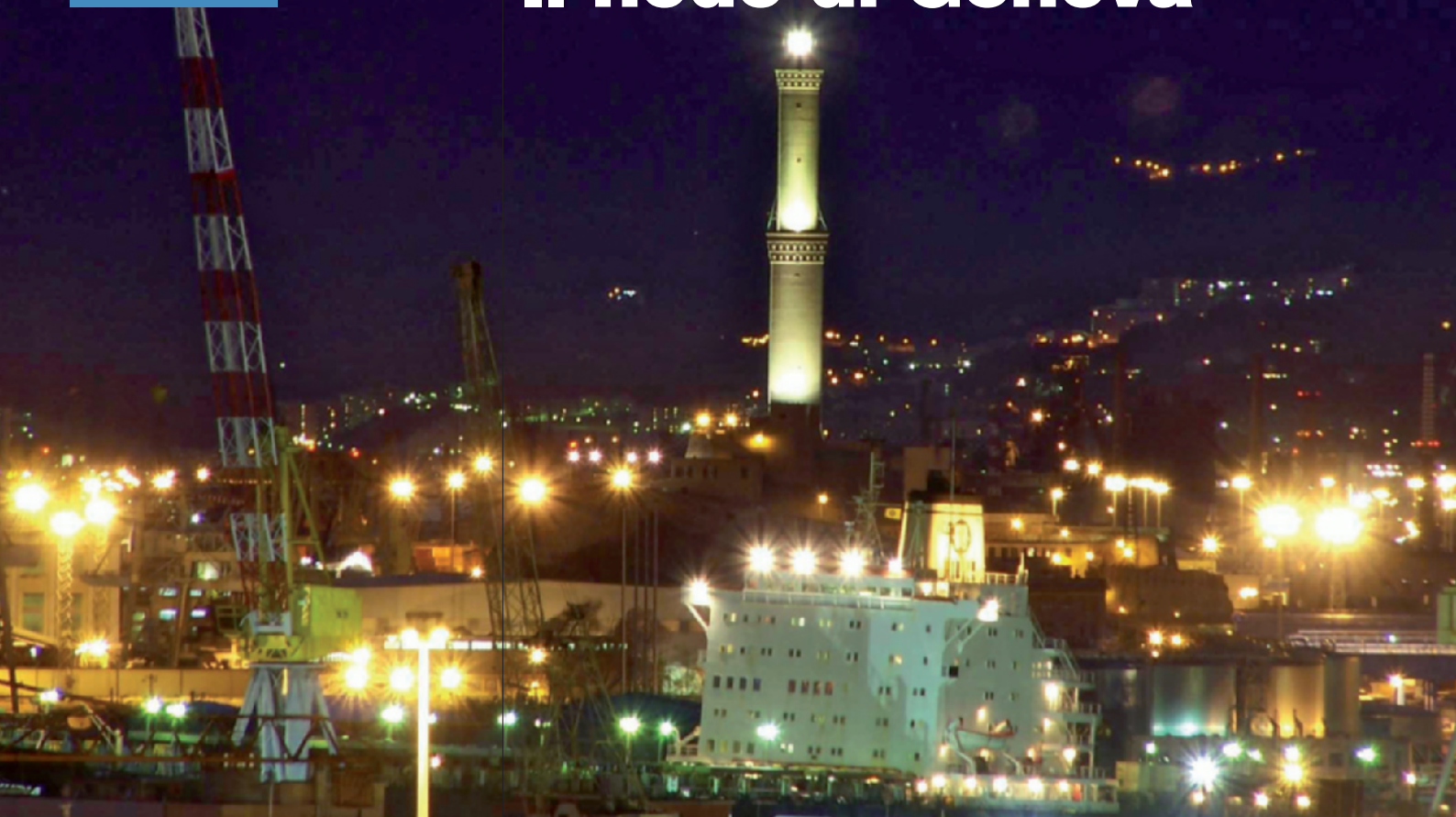


# City Logistics

## Il nodo di Genova



Genova è sostanzialmente una lunga striscia levante-ponente stretta tra i monti e il mare. Il flusso di merci e persone su questa direttrice è particolarmente sostenuto.

Il nuovo Piano del traffico non ha dato una risposta a questa difficoltà. Quali allora le possibili soluzioni? Alcuni suggerimenti da un genovese che, pur vivendo a Londra, ha la sua città nel cuore.

**U**n bel giorno, le Autorità di Genova, città in cui ho vissuto larga parte della mia vita, hanno deciso di riorganizzare la viabilità urbana, allo scopo di migliorare la situazione ambientale e territoriale della città, ormai vicino al collasso. Quando venne nominato l'esperto a capo del progetto del nuovo Piano del traffico cittadino e soprattutto quando questi dichiarò ai mass media locali che il suo principale obiettivo era "fare Logistica a Genova", decisi di seguire con occhio critico gli sviluppi del progetto.

Alla fine di questo processo di razionalizzazione del traffico urbano, devo ammettere che alcuni risultati sono stati raggiunti (lascio a voi giudicare se positivi o negativi):

- deciso aumento dei tempi medi di percorrenza dei tragitti in automobile, con particolare riferimento alle direttrici verso il centro cittadino;
- diminuzione della velocità media di percorrenza dei mezzi pubblici nell'area urbana e quindi incremento dei tempi di percorrenza, con il risultato di

crescita dei tempi medi di attesa alle fermate;

- significativo incremento dei veicoli a "2 ruote" che, se da un lato hanno consentito di non appesantire ulteriormente il parco veicoli circolanti, dall'altro hanno incrementato il numero degli incidenti;
- nascita di colli di bottiglia particolarmente significativi, soprattutto in concomitanza con l'accoppiamento di flussi contrapposti sulla stessa linea di traffico;
- riduzione delle direttrici principali che collegano le aree esterne verso il centro cittadino e all'interno del centro città, nella fase di attraversamento;
- diminuzione del numero di aree di sosta, sia per le vetture sia per le moto, con conseguente crescita dei costi relativi;
- obbligo di acquisto di permesso comunale per i residenti, per la sosta nelle aree predisposte (25 euro per la prima vettura, 300 euro per ciascuna auto oltre la prima);
- incremento del traffico autostradale attorno alla città (Genova non ha una tangenziale vera e

**In apertura - La morfologia e la geografia della città sono il reale problema di Genova, tale per cui il trasporto pubblico non può raggiungere tutte le zone e non può assolutamente sostituire *in toto* il traffico privato. Inoltre, le infrastrutture cittadine obsolete e/o insufficienti e l'assenza di grandi aree di parcheggio ai confini della città rendono molto complesso l'interscambio tra vettura privata e mezzo pubblico.**

**Negli anni '60 viene costruita la Sopraelevata, un lungo ponte che collega il centro città, dalla zona fieristica al principale casello autostradale, a ponente del centro. Questa arteria ormai è insufficiente e in condizioni tutt'altro che ottimali da un punto di vista strutturale, al punto tale che è allo studio la sua demolizione.**

propria, ma solo una strada a percorrenza veloce denominata sopraelevata, un lungo ponte sopra la città). È parso subito evidente alla cittadinanza genovese che lo scopo di questo piano non fosse di rendere più fluida la circolazione del traffico urbano, ma esattamente l'opposto, cioè penalizzare in maniera considerevole il traffico privato al fine di rendere di fatto impossibile l'uso delle autovetture, allo scopo di incrementare il trasporto pubblico urbano. wLascio nuovamente al lettore decidere se questa politica (scoraggiare il traffico privato a favore del trasporto pubblico) sia una politica giusta. Sicuramente, questo piano necessita di un significativo incremento dell'efficienza del servizio pubblico urbano, sia in termini di veicoli circolanti, sia in termini di tipologia di servizio.

Tuttavia, nonostante gli apprezzabili e significativi investimenti e tentativi di miglioramento del servizio, la società locale di trasporto urbano non può sopperire a una drastica riduzione del trasporto privato; sicuramente questo non è dovuto a scarso interesse o mancanza di competenze (la società ha investito in maniera considerevole e analizzato in dettaglio i possibili miglioramenti), ma la morfologia e la geografia della città sono il reale problema di Genova, tale per cui il trasporto pubblico non può raggiungere tutte le zone e non può assolutamente sostituire *in toto* il traffico privato. Inoltre, le infrastrutture cittadine obsolete e/o insufficienti (basti pensare alla metropolitana, 1 sola linea con pochissime stazioni, ancora in costruzione), e l'assenza di grandi aree di parcheggio ai confini della città rendono di fatto molto complesso l'interscambio tra vettura privata e mezzo pubblico. Indubbiamente dunque la geografia della città, una lunga striscia, stretta tra il mare e le montagne, penalizza sensibilmente la "logistica" cittadina. Ritengo, però, che si sarebbero potuti apportare significativi miglioramenti, senza inventare nulla, ma semplicemente "copiando" soluzioni adottate da altre città. L'unico vero tentativo fatto per prendere spunto da altre città è stato fatto durante l'espe-

rimento che prevedeva l'obbligo di pagamento di una tassa per l'ingresso nel centro cittadino, analogamente a Londra, ma per fortuna molto rapidamente tramontato e comunque sempre nell'ottica di scoraggiare l'uso della propria auto.

## I flussi

La città è sostanzialmente una lunga striscia levante-ponente stretta tra i monti e il mare. È quindi evidente che il flusso su questa direttrice sia particolarmente sostenuto. Il nuovo Piano del traffico non ha dato una risposta a questa difficoltà. Di fatto, se si esclude la già citata sopraelevata, che peraltro è solo per traffico leggero, esiste una sola strada che collega i due lati della città. Questa strada, che corre lungo il Porto Antico e la sede del noto Acquario di Genova, è stata oggetto di lavori per la realizzazione della metropolitana, con un'evidente ricaduta sul traffico veicolare di superficie. Questa via, in pratica, è quello che noi esperti di Logistica definiamo "collo di bottiglia", ma in città non è certamente l'unico. Mi riferisco, ad esempio, alla strada che collega la zona Fiera a una delle principali stazioni ferroviarie cittadine, dove in almeno tre occasioni, flussi contrapposti (in questo caso nord-sud) si trovano a essere concentrati in una stessa carreggiata e nello stesso senso di marcia, provocando code e rallentamenti. Perché, ad esempio, in questo caso non sono state impiegate delle rotonde? In effetti, noi genovesi non siamo molto abituati alle rotonde, ma è dimostrato che in molti Paesi hanno ridotto gli ingorghi e soprattutto gli incidenti. Un altro collo di bottiglia è davanti al Museo cittadino, dove nuovamente due flussi contrapposti (est-ovest) si trovano a percorrere la stessa carreggiata nello stesso senso di marcia. Un esempio di soluzioni adottate all'estero si riscontra a Londra (mia seconda città) dove hanno realizzato vie di traffico principali con strade laterali secondarie per i singoli quartieri attraversati. Cito, ad esempio, la A316 che collega il centro di Londra con il Surrey. Questa strada, ad alto volume di traffico, ha pochissimi semafori,



sostituiti da rotonde, precedenza assoluta sulle vie laterali e passerelle per i pedoni. A Genova si potrebbe studiare una situazione analoga lungo l'asse est-ovest, senza dover peraltro effettuare colossali trasformazioni delle strade già esistenti.

## Il problema della tangenziale

Genova non ha una vera e propria tangenziale. Negli anni '60 venne costruita la già più volte citata sopraelevata, un lungo ponte che collega il centro città, dalla zona fieristica al principale casello autostradale, a ponente del centro. Questa arteria ormai è insufficiente e in condizioni tutt'altro che ottimali da un punto di vista strutturale, al punto tale che è allo studio la sua demolizione (o impiego pedonale), per sostituirlo con un tunnel sotterraneo, di cui però non si conosce ancora l'avvio dei lavori e quindi la sua messa in servizio. A essere sincero, sul lato nord, la città è contornata da autostrada, per la precisione A12, A10 e A7; ma perché a Genova è a pagamento, mentre in altre città (Milano ad esempio) la tangenziale è gratuita? Il numero delle uscite è decisamente insufficiente e non si prevede a breve un loro incremento. Comprendo, peraltro, che il costo di manutenzione molto elevato di questa sezione autostradale (composta da viadotti e tunnel) sia molto onerosa, ma perché non si è trovato un accordo tra Regione e Società Autostrade per rendere gratuito il suo utilizzo? Indubbiamente, ci sarebbe una ricaduta positiva sul traffico cittadino se i caselli a pagamento fossero spostati ai tre confini della città (nord sulla A7, ovest sulla A10 ed est sulla A12) e se le uscite fossero incrementate. Invece oggi, il nodo di Genova è decisamente tra i più trafficati e le code sono continue, spesso, paradossalmente, a causa del pagamento al casello. Bisogna, infatti, tenere ben presente che oltre ai cittadini residenti in città, ogni giorno c'è un significativo e crescente flusso di persone che dall'hinterland cittadino, si dirige in centro per raggiungere il posto di lavoro





Presso le stazioni ferroviarie (in foto Piazza Brignole) le aree di sosta sono assolutamente insufficienti.

## I parcheggi

La città ha pochi, anzi pochissimi parcheggi. E soprattutto sono mal dislocati. Sarebbe fondamentale, invece, creare delle aree di sosta e di interscambio tra il veicolo privato e quello pubblico. Mi riferisco, ad esempio, in prossimità dei caselli autostradali, dove sarebbe utile creare aree di sosta e capolinea per autobus urbani. Oppure presso le stazioni ferroviarie, dove le aree di sosta sono assolutamente insufficienti. Infine, poiché il servizio di trasporto pubblico non può raggiungere tutte le zone cittadine, sarebbero fondamentali dei parcheggi posti in zone periferiche della città, ove fosse possibile lasciare il proprio veicolo, per utilizzare il mezzo pubblico. In altre città questo sistema ha avuto grande successo, soprattutto quando il prezzo per la sosta è direttamente proporzionale alla vicinanza con il centro, per cui è molto vantaggioso lasciare l'auto in un parcheggio in periferia, piuttosto che nel centro cittadino.

## Percorsi e strumenti alternativi

Se si vuole giustamente incentivare il trasporto pubblico, bisogna però garantire servizi rapidi, efficienti e sicuri. Sono convinto, infatti, che moltissime persone lascerebbero l'auto a casa se avessero la garanzia di un servizio sostitutivo economico ed efficiente. Perché, dunque, non adottare soluzioni innovative che possano ridurre l'impatto sulla città? Genova, per cominciare, ha una ottima rete ferroviaria, al punto tale che ci sono addi-

rittura delle linee abbandonate. Potrebbe essere di sicuro vantaggio creare un servizio di metropolitana leggera utilizzando i binari ferroviari già esistenti. Invece, Il Comune di Genova e Trenitalia hanno preferito siglare un accordo per cui, con il biglietto dell'autobus, è possibile utilizzare i treni nei tratti cittadini. Ma sono pochi, lenti, poco puliti e soprattutto inadatti al servizio tipo metropolitana. La città, inoltre, ha alcuni torrenti, con letto molto largo, che sono completamente abbandonati. Non sono navigabili, ma sarebbe possibile realizzare una monorotaia appesa sovrastante i torrenti (nella direttrice nord-sud) per cabine passeggeri, come già sperimentato e realizzato con successo in alcune città tedesche. Ma soprattutto, andrebbe utilizzato e sfruttato il più importante elemento della città: il mare. Si potrebbe ipotizzare un servizio via mare per il trasporto passeggeri e (da valutare) per il trasporto veicoli, sia all'interno della città, ma soprattutto per i veicoli pesanti che debbono attraversare la città e la sua autostrada, senza dover per forza fermarsi. In pratica, sarebbe interessante studiare un servizio navetta che colleghi (ad esempio) Savona a Spezia oppure Piombino per i veicoli pesanti, che quindi non impatterebbero sulle autostrade che costeggiano la città. A Londra, ad esempio, i servizi comunali di trasporto, con particolare riferimento ai veicoli per la raccolta dei rifiuti, vengono svolti utilizzando chiatte circolanti sul Tamigi e quindi con significativa riduzione di impatto sulla città.

## L'immagine

Genova si dimostra essere una città inospitale verso coloro che vengono a visitarla. Il traffico, la difficoltà nei parcheggi, la segnaletica "molto discutibile" e i problemi di accesso ai punti di maggio-

**A Londra hanno realizzato vie di traffico principali con strade laterali secondarie per i singoli quartieri attraversati. Ad esempio, la A316 che collega il centro di Londra con il Surrey, ad alto volume di traffico, ha pochissimi semafori, sostituiti da rotonde, precedenza assoluta sulle vie laterali e passerelle per i pedoni.**

re interesse turistico scoraggiano molte persone a ritornarci: la zona fieristica non ha aree di parcheggi sufficienti ed è quindi inevitabile l'impatto sulla città; l'Acquario non ha aree di sosta e/o servizi alternativi adeguati, neanche per i veicoli turistici; lo stadio cittadino è nel pieno centro città con aree assolutamente inadatte ad accogliere afflussi massicci di persone in entrata e uscita dalle manifestazioni svolte all'interno. In una città moderna, che vuole incrementare e agevolare il turismo, è necessario sviluppare una logistica innovativa e dislocare i punti di grande afflusso concentrato in aree periferiche alla città stessa, come accade a Parigi (EuroDisney), a Milano (nuovo Polo Fieristico), a Barcellona (aeroporto).

## Conclusioni

Scoraggiare il trasporto privato, al fine di renderlo disagiato o antieconomico, non è la strada giusta. Le persone, se non hanno la garanzia di un servizio alternativo valido ed efficiente, preferiranno sempre il veicolo privato. E comunque, non è una politica corretta se non si offre un servizio sostitutivo che garantisca tempi di trasferimento, da una parte all'altra della città, in tempi quantomeno ragionevoli. Maggiori difficoltà nella circolazione portano conseguentemente a maggior traffico e quindi a maggior inquinamento, che oggi è il problema maggiormente assillante per le città moderne. Bisogna, invece, snellire il traffico, rendendo sempre più veloci le direttrici che percorrono le arterie principali. Sono altrettanto importanti (e quindi da incrementare) i punti di interscambio (analogamente ai centri intermodali che vengono utilizzati nella logistica delle merci) dove il mezzo privato venga lasciato per utilizzare veicoli pubblici, che però si devono dimostrare più veloci ed economici. Primaria importanza, infine, deve essere data alla sicurezza dei pedoni, oggi in balia di un traffico sempre più selvaggio e disordinato. Passeggiare per Genova oggi è un reale pericolo: peccato, perché Genova è davvero una bella città. ■

