

Alla C.A. di

Città Metropolitana di Genova

Direzione Ambiente

Osservazioni su Elaborati PUMS adottati dal Consiglio della Città Metropolitana di Genova**14 giugno 2019**

Con l'adozione da parte del Consiglio Metropolitan degli elaborati del PUMS della Città Metropolitana di Genova, si è aperto il processo di consultazione pubblica ai fini della Valutazione Ambientale Strategica dello stesso Piano.

In questo contesto, Associazione Metrogenova ha analizzato i documenti adottati ed ha formulato le osservazioni che sono riportate di seguito e che integrano le precedenti inviate in data 11/05/2018 e 04/06/2018, allegate alla presente per completezza.

L'Associazione rimane a disposizione per eventuali chiarimenti ed approfondimenti, propedeutici alla formulazione del Parere Motivato da parte dell'Autorità Competente (la Direzione Ambiente della Città Metropolitana).

Ruolo della ferrovia urbana

Il Piano non valorizza adeguatamente l'importante ruolo della ferrovia nell'intero ambito della Città Metropolitana, che dovrebbe ulteriormente accentuarsi con la realizzazione delle opere del Nodo Ferroviario di Genova - la cui travagliata storia non deve farne passare in secondo piano l'importanza - e del Terzo Valico.

Tali aspetti non sono stati posti in evidenza dal PUMS, ma vengono delegati ai soggetti formalmente competenti (RFI per l'infrastruttura, Trenitalia/Regione per il servizio), trascurando la possibilità da parte della Città Metropolitana di specificare dettagliatamente quali prestazioni (capacità di trasporto, frequenza del servizio, copertura oraria del servizio, tempi di percorrenza, ecc) potrebbero essere richieste al vettore ferroviario per accrescere il proprio ruolo, tenendo presente la maggiore sostenibilità di tale vettore rispetto al trasporto gommato.

In alcuni casi avrebbe dovuto essere approfondito il rapporto di tale vettore con le altre linee di forza: si citano ad esempio la sovrapposizione della linea di forza del Ponente Caricamento - Palmaro con l'analoga tratta ferroviaria, oppure la situazione di Terralba, dove sembrerebbe esistere una sovrapposizione tra l'estensione della metropolitana e il capolinea delle linee ferroviarie urbane provenienti da ponente.

pag. 127: "A seguito del completamento dei lavori di potenziamento del nodo ferroviario genovese sopra descritto, potrà essere effettivamente portato a termine il processo di "metropolitanizzazione" della rete, con la realizzazione di nuove fermate della ferrovia metropolitana (in particolare Erzelli) e il prolungamento della rete metropolitana, fino a Terralba, per servire la zona di San Martino e relativo plesso ospedaliero"

pag. 150: "La linea della metropolitana che collega oggi Brin a Brignole sarà prolungata nelle due direzioni con la costruzione di ulteriori nuove stazioni (Canepari, Pallavicini e Terralba)"

Diverso sarebbe il discorso se la fermata della metropolitana non fosse un capolinea, bensì fosse una prima tappa in direzione proprio del quartiere di San Martino, ipotesi esclusa dagli interventi del PUMS.

Il dubbio appare lecito anche alla luce della rappresentazione grafica del modello di simulazione (pagina 23 allegato 3) in cui - dal punto di vista geografico - le stazioni di Martinez e Terralba sono collocate in corrispondenza di corso Gastaldi e non sul lato opposto delle aree ferroviarie.

Valenza strategica delle aree ferroviarie dismesse

Altra questione, sempre attinente al vettore ferroviario, riguarda la valorizzazione strategica delle aree ferroviarie dismesse, non solo per quanto riguarda il caso eclatante dell'area di Brignole-Terralba, ma soprattutto in tutte le altre stazioni / fermate della Città Metropolitana, che potrebbero essere riconvertite ad altri usi legati alla mobilità, come ad esempio parcheggi di interscambio, riservati ad utenti del trasporto ferroviario (dotati quindi di titoli di viaggio giornalieri, settimanali, mensili o annuali) e disincentivanti la sosta di breve durata (tariffe elevate per soste inferiori alle 4 ore).

Metropolitana

Non viene data evidenza della capacità di trasporto della metropolitana, che - ipotizzando una frequenza di 4 minuti ed una composizione completa dei treni - sarebbe di 9.000 passeggeri all'ora, molto al di sopra della soglia di 3.000 passeggeri all'ora indicata come requisito delle linee di forza.

Gronda autostradale di Ponente

Alla luce dei recenti tragici avvenimenti che hanno riguardato il sistema autostradale genovese, appare non realistico l'inserimento della Gronda autostradale di Ponente nello scenario di riferimento, opera per la quale vengono dati come avviati i lavori nel 2018. Tralasciando il fatto che la configurazione dell'opera e le tempistiche di realizzazione potrebbero essere notevolmente influenzate dal dibattito in corso - anche a livello ministeriale - sull'opportunità di ritirare la Concessione ad Autostrade per l'Italia, ma considerando che i lavori dureranno almeno 10 anni (come indicato sul sito internet istituzionale), tale intervento è da considerarsi al di fuori dell'orizzonte temporale di lungo termine e conseguentemente potrebbero risultare non corrette le assunzioni relative all'impatto del traffico autostradale sulla rete viabilistica urbana e all'intercettazione dei flussi di traffico autostradale nei parcheggi di interscambio.

Parcheggi di interscambio

Non viene data evidenza dell'analisi dell'accessibilità ai parcheggi di interscambio autostradale. Per alcuni di essi, situati all'interno dell'area urbana (ad esempio il parcheggio di interscambio Sampierdarena, previsto nella zona di via Dino Col/Via Cantore, all'uscita casello autostradale Genova Ovest, oppure quello collocato presso l'attuale deposito bus di via Bobbio, all'uscita del casello autostradale di Genova Est), la connessione tra l'autostrada ed i parcheggi di interscambio potrebbe interessare la viabilità urbana e di conseguenza aumentarne puntualmente la congestione.

Prestazioni delle linee di forza di trasporto pubblico

Come già evidenziato in una nostra precedente nota, appare sottostimata la capacità proposta per le linee di forza su strada (3.000 pax/h), in quanto già attualmente l'offerta su alcuni assi supera tale valore: è il caso di corso Gastaldi (4.000 pax/h mediamente in un giorno ferialo invernale, con punte di oltre 5.000 pax/h nell'ora di punta mattinale) e di corso Sardegna (3.500 pax/h mediamente in un giorno ferialo invernale, con punte di oltre 4.500 pax/h nell'ora di punta mattinale).

I valori obiettivo devono considerare non solo l'offerta attuale, ma anche il raggiungimento di un coefficiente di riempimento dei veicoli che ne assicuri adeguato comfort (anche in considerazione delle particolari esigenze di una popolazione in cui aumenta la percentuale di anziani), favorendo altresì l'eventuale spostamento modale in favore del trasporto pubblico.

Tecnologie per le linee di forza di trasporto pubblico

Per quanto riguarda le linee di forza di trasporto pubblico, ciascuno scenario sottintende la scelta preventiva di una tecnologia, la cui metodologia di valutazione è sinteticamente illustrata nell'allegato 4.

In merito a tale metodologia si evidenzia che:

- ✓ non viene data evidenza della ponderazione dei criteri di valutazione, considerato che non tutti i criteri hanno la stessa importanza dal punto di vista della valutazione ed in relazione agli obiettivi di Piano;

- ✓ non compaiono criteri rilevanti come l'impatto ambientale (atmosferico, acustico, elettromagnetico), la riqualificazione urbanistica ed il conseguente incremento di qualità della vita;
- ✓ alcuni criteri non sono tra loro indipendenti, come la capacità di trasporto, la richiesta energetica ed il costo di gestione, la complessità infrastrutturale e l'impatto dell'infrastruttura;
- ✓ assumendo comunque valida la metodologia di valutazione utilizzata, alcune tecnologie non rispondono ad uno o due criteri di valutazione; alcuni di essi potrebbero essere rilevanti ai fini del raggiungimento degli obiettivi del piano (come ad esempio la capacità di trasporto);
- ✓ considerando i risultati di una valutazione non ponderata, la monorotaia ottiene il punteggio massimo (30/33, considerando 3 punti per semaforo verde, considerando 2 punti per semaforo giallo, considerando 1 punto per semaforo rosso); tale tecnologia non viene tuttavia proposta per l'implementazione su tutti gli assi di forza;
- ✓ le tecnologie filobus e tram si posizionano in seconda posizione (rispettivamente 29/33 e 28/33); dal momento che le prime tre tecnologie ottengono un punteggio che differisce solo per il 6%, avrebbe potuto essere svolta una analisi di sensitività al fine di verificare che la soluzione prescelta sia sempre (o nella maggior parte dei casi) la migliore al variare del peso attribuito ai singoli indicatori.

Utilizzo di combustibili alternativi al gasolio

Combustibili alternativi, come biocarburanti, GNL e GPL (come previsto dalla Direttiva 2014/94/UE), sono proposti soltanto per il trasporto extraurbano e non viene data evidenza di una considerazione di tali opzioni per il trasporto urbano.

Valutazione comparata degli scenari

Per il confronto degli scenari si ritiene che i macroobiettivi a.1 - a.2 avrebbero dovuto riguardare non tanto il numero di spostamenti quanto la percorrenza chilometrica complessiva degli spostamenti: tale assunzione avrebbe maggiormente premiato non solo la lunghezza dello spostamento, ma anche l'incremento di utilizzo degli spostamenti combinati: uno spostamento di 10 km in auto, può essere sostituito con uno spostamento con TPL di pari lunghezza oppure con uno spostamento combinato di 1 km in auto e 9 con il trasporto pubblico, con evidenti vantaggi in entrambi i casi, ma valutati diversamente considerando il numero di spostamenti oppure la loro lunghezza.

Il confronto tra gli scenari è sviluppato in due modi:

- ✓ in forma qualitativa (giudizi come impatto forte/medio/debole, livello migliore/confrontabile/peggiore) a pagina 239 del documento principale;
- ✓ in forma quantitativa, nella tabella di riepilogo al paragrafo 3.4 dell'Allegato 3.

In entrambi i casi non viene data evidenza di come i criteri di valutazione siano stati combinati per giungere alla scelta dello Scenario di Piano.

Inoltre per quanto riguarda gli aspetti quantitativi, nella tabella di confronto 4 indicatori su 13 (% spostamenti in bicicletta, % spostamenti a piedi, % spostamenti in modalità sharing, numero giorni di sfioramento limiti europei) viene riportato che il dato non è disponibile "n.d.", nemmeno nello scenario di riferimento: appare quindi inopportuna la scelta di un indicatore che poi risulta inutile ai fini della valutazione.

Monitoraggio del Piano

Per perseguire il monitoraggio (inteso come individuazione di eventuali scostamenti rispetto agli obiettivi previsti e le relative misure correttive) dell'implementazione del Piano, si ritiene opportuno specificare:

- ✓ i valori numerici degli indicatori, sia allo stato attuale sia ai diversi orizzonti temporali di monitoraggio (cioè ogni due anni);
- ✓ le tempistiche di realizzazione dei vari interventi, in modo tale da considerare con la stessa cadenza ciascun gruppo di interventi pianificati.

Nel Piano non viene data evidenza di questi due aspetti. E' citato un cronoprogramma degli interventi a breve termine (cinque anni) ed a lungo termine (dieci anni) che comprende solo le date relative alla messa in servizio:

- ✓ dell'intero insieme delle linee di forza elettrificate su sede riservata e protetta (2025);
- ✓ dell'impianto di collegamento con Erzelli (2024).

Non sono dettagliati i termini temporali di altri interventi (come ad esempio i parcheggi di interscambio) che hanno notevole influenza sulle prestazioni complessive del sistema di mobilità (come dimostra la simulazione dello Scenario 3, per cui senza parcheggi di interscambio circa 12 mila passeggeri al giorno non vengono trasferiti al trasporto pubblico).