

## **INCONTRI TEMATICI SULLA MOBILITÀ PROMOSSE DAL COMUNE DI GENOVA**

### **Osservazioni e Commenti della Associazione Metrogenova**

#### **Premessa – La nostra visione della mobilità pubblica a Genova**

L'Associazione Metrogenova ha lo scopo statutario di studiare, valorizzare e promuovere le reti di trasporto pubblico a Genova, con particolare attenzione alla metropolitana, alla ferrovia e, in generale, ai sistemi in sede propria e/o riservata, nell'obiettivo di conseguire un sistema di mobilità nuovo, efficiente, sostenibile dal punto di vista ambientale, sociale ed economico.

Una mobilità basata su di un insieme di sistemi di trasporto integrati tra loro (metro, ferrovia urbana, tram, ascensori e funicolari), che assicurino rapidità puntualità, efficienza gestionale e rispetto ambientale.

Un sistema concepito all'origine in forma integrata, in cui i diversi mezzi di trasporto pubblico acquistino un proprio specifico ruolo e contribuiscano in forma coordinata al raggiungimento dell'obiettivo:

- una metropolitana che colleghi i principali attrattori di mobilità del centro cittadino e della media periferia;
- una rinnovata ferrovia urbana, con più fermate rispetto alle attuali, ma con un'elevata velocità che possa avvicinare le delegazioni al centro città;
- una rete tramviaria moderna, con veicoli veloci, silenziosi e confortevoli, punto di partenza per la riqualificazione degli spazi urbani a misura di pedone;
- un insieme di "impianti speciali", funicolari e ascensori, per le zone collinari.

La visione dell'Associazione Metrogenova è raccolta nello Studio Genova Mobilità 2020, un insieme integrato di idee, il cui scopo è fornire spunti per la pianificazione della mobilità cittadina per il prossimo decennio, che sia in grado di incrementare l'offerta di trasporto pubblico sia dal punto di vista quantitativo sia dal punto di vista qualitativo, migliorandone al contempo l'efficienza di gestione, l'efficacia e la sostenibilità ambientale.

Le infrastrutture di trasporto potranno anche essere il volano per la riqualificazione urbanistica ed ambientale delle zone attraversate.

Una sintesi dello studio è contenuta nel numero speciale della nostra rivista qui allegato, mentre il documento completo può essere scaricato a questo indirizzo:

<http://www.metrogenova.com/Genova2020.html>.

---

**Associazione Metrogenova**

Sede legale: Via Bologna 7/10a – 16127 – Genova

Sede operativa: Via Aurora 8R – 16146 – Genova

Sito internet [www.metrogenova.com](http://www.metrogenova.com) E-mail [info@metrogenova.com](mailto:info@metrogenova.com)

Telefono Presidenza: +39 335 7163904

Codice fiscale 95114670102

## Principali considerazioni e commenti in esito agli incontri

### Aspetti generali

I dati numerici contenuti nella presentazione di inquadramento della prima giornata costituiscono, a nostro avviso, una fotografia sufficientemente chiara dell'attuale mobilità cittadina; essi possono suggerire importanti spunti di riflessione sulle maggiori criticità e fornire utili indirizzi per la pianificazione delle azioni future.

-La città ha un indice di utilizzo percentuale del mezzo pubblico apprezzabilmente superiore a quello della maggior parte delle analoghe città italiane, un numero di autovetture pro-capite decisamente basso e in lieve flessione (467/1000 abitanti – Fonte rapporto ISPRA 2009); solo Venezia, tra i capoluoghi di provincia, ne ha di meno.

Tuttavia,

- La larghezza delle strade, che sono in quantità relativamente modesta, è assai ridotta (media 6-7 metri) e spesso ingombra da veicoli in sosta irregolare (risulterebbe una differenza di circa 90.000 unità tra parcheggi disponibili e veicoli nel parco).

- In aggiunta, si annovera un numero di motoveicoli assolutamente al di sopra della media nazionale e di quelle europee; tali veicoli, oltre ad ostacolare il regolare deflusso della circolazione a causa di una condotta di guida non di rado eccessivamente “disinvolta”, occupano spazi di sosta in maniera spesso indisciplinata.

In tale contesto è comprensibile come la viabilità nelle direttrici critiche sia sistematicamente intasata.

La soluzione non può che essere basata su di un'ulteriore traslazione degli spostamenti con mezzo privato verso il mezzo pubblico che però, nell'attuale situazione non è sufficientemente attrattivo per indurre nuovi utenti a tale scelta.

La nostra rete è infatti caratterizzata quasi esclusivamente da trasporto su gomma, con mezzi spesso affollati, in quanto poco capienti e poco frequenti, e lenti, poiché non possono usufruire, anche per le ragioni di carenza spazio sopra indicate, di un adeguato numero di corsie riservate, le quali sono spesso ingombre di veicoli in sosta irregolare.

Si ritiene quindi che per le 4 direttrici di forza (Ponente, Levante, Val Polcevera e Val Bisagno) sia necessario poter disporre di sistemi di trasporto rapido su rotaia, ad alta capacità e su percorsi esclusivamente a loro dedicati.

In via di principio, pertanto, la soluzione corretta per tali linee di forza avrebbe dovuto essere impostata già dall'origine su di un'efficiente metropolitana e, anche, sulla ferrovia urbana/suburbana, nella misura in cui questa seconda possa consentire punti d'accesso e frequenze comparabili alla prima.

Per le linee di adduzione può risultare adeguata una rete su gomma, senza però dimenticare che il modo più efficace per servire numerose zone collinari restano le funicolari e gli ascensori, come ben avevano compreso gli urbanisti a fine 800 che ci hanno lasciato utilissimi impianti.

Purtroppo, è mancata negli anni passati una pianificazione pluriennale orientata in tal senso.

Al momento attuale, compatibilmente con le scarse risorse economiche e, in qualche misura, proprio a ragione di esse, riteniamo quindi necessario impostare un'accurata pianificazione tecnico-economica orientata a concentrare gli sforzi per la realizzazione e/o il completamento di infrastrutture su ferro (estensioni della metropolitana, realizzazione di un'efficace rete di ferroviaria urbana/suburbana, rete tranviaria, nuovi impianti speciali).

Riteniamo infatti che solo una chiara ed organica pianificazione dei progetti consente di evitare scelte non razionali, talvolta estemporanee, e permette di cogliere prontamente i finanziamenti quando disponibili.

### **Aree pedonali**

L'Associazione è certamente favorevole alla creazione di aree pedonali con utilizzo di spazi solo per pedoni e mezzi non inquinanti; tuttavia è fondamentale che l'accesso a tali aree avvenga in via predominante attraverso mezzi pubblici, al fine di evitare fenomeni di congestione delle aree limitrofe. In tal senso è suggestiva l'ipotesi di pedonalizzazione pianificata per Via XX Settembre, per la quale occorre tuttavia valutare il flusso di traffico privato (fornitori, clienti esercizi commerciali e uffici) che comunque insiste sull'area e che si scaricherebbe sulle vie circostanti.

### **Mobilità pedonale**

Apprezzabile e sorprendente la quota di mobilità pedonale. Questo meriterebbe una maggiore cura dei percorsi (marciapiedi, segnaletica, illuminazione); particolare attenzione vorremmo dedicare ad un recupero delle mattonate (creuze) che attualmente versano in molti casi in condizioni di degrado.

### **Mobilità ciclabile**

Va premesso che Genova per la sua conformazione territoriale e i suoi spazi ridotti, mal si adatta a percorsi ciclabili, intesi come percorsi esclusivamente dedicati alle biciclette, senza ostacoli, con un fondo adeguato e segnaletica idonea. Emblematico in tal senso è il "percorso ciclabile" nella zona di Dinegro, totalmente inadeguato nella attuale forma.

Apprezzabile il tentativo di introdurre nuovi percorsi, a patto che siano realizzati in aree pianeggianti o semi-pianeggianti, separatamente dal traffico privato e pubblico. Pensiamo a zone litoranee laddove vi siano spazi recentemente recuperati a nuove ristrutturazioni urbanistiche (ad esempio, Fascia di rispetto di Prà, Marina di Sestri Ponente) ovvero di prossima realizzazione (nuova strada a mare Cornigliano - Sampierdarena).

E' tuttavia inderogabile che tali infrastrutture, in ogni caso destinate ad una mobilità minoritaria, non vadano a discapito degli spazi destinati al mezzo pubblico. Forse da considerare maggiormente la possibilità di istituzione di "zone 30".

### **Parcheggi e Sosta**

Si condivide l'obiettivo di ridurre l'afflusso di veicoli privati verso il centro cittadino ed il centro delle maggiori delegazioni; questo obiettivo richiede il porre operare secondo due distinti indirizzi:

-Introdurre sosta a pagamento e rotazione o anche limitata ai soli residenti nel centro città e nelle centralità locali: misura sostanzialmente già in atto per le autovetture, occorrerebbe iniziare a predisporre analoga misura scoraggiante anche per i due ruote.

-Predisporre nuove aree di parcheggio nelle medie periferie al duplice scopo di.

-dare ai residenti la possibilità di lasciare stabilmente il veicolo, evitando di essere costretti a movimentarlo quotidianamente da una sosta irregolare e,

-costituire parcheggio di interscambio mezzo privato/mezzo pubblico per chi proviene da fuori.

Va rimarcato che, per essere utilizzato e funzionale, un interscambio deve essere ubicato in prossimità di un nodo di trasporto pubblico importante che sia servito, verso i centri, da un sistema di trasporto rapido ad alta capacità (metro, treno urbano, tram).

### **Infrastrutture – Metropolitana**

L'Associazione Metrogenova non può che prendere atto con estremo favore dell'intenzione dell'amministrazione di riconsiderare il valore strategico della metropolitana nell'ambito del sistema trasportistico genovese.

Abbiamo da sempre sostenuto tale tesi, rimarcando il fatto incontestabile che terminare la linea a Brignole avrebbe significato rinunciare al ritorno dell'ingente investimento pubblico profuso in tale opera e, di fatto, vanificato l'onerosa scelta tecnica di posizionare la stazione sul rilevato ferroviario, onde consentire una semplice prosecuzione oltre il Bisagno.

La Metropolitana, per essere redditizia in termini sia economici sia di utilità per i cittadini, non può prescindere da un'estensione verso almeno un secondo forte polo attrattore di traffico in media

periferia, onde poter aumentare significativamente il numero di persone e di quartieri che possono trarne beneficio.

In particolare si auspica che il prolungamento verso Levante (Martinez e San Martino) sia approfondito in tempi brevi con le soluzioni tecniche più idonee ad assicurare un collegamento per una parte della città attualmente molto penalizzata dal punto di vista del trasporto pubblico e dotata di poli di attrazione rilevanti (ospedale S. Martino e Università), nonché di insediamenti abitativi ad alta densità (S Fruttuoso e Marassi bassa).

Quanto ai prolungamenti verso la Val Polcevera, auspichiamo che la rete sia estesa fino a Rivarolo FS, per servire un importante centro locale ed in modo tale da consentire un rapido ed efficace interscambio con la futura (a completamento dei lavori del nodo) rete ferroviaria urbana/suburbana.

Per quanto concerne i prolungamenti sulla Val Bisagno, occorrerebbe affrontare il tema mobilità in vallata in modo complessivo per comprendere se è tuttora prevista la realizzazione del tram in sponda destra e in che modo questo vettore può incidere sull'offerta di trasporto globale, ivi compresa la sponda sinistra (Marassi e Quezzi).

Per quest'ultima, riteniamo che un'estensione della metropolitana (anche con le caratteristiche della metrotramvia a centro carreggiata in Corso Sardegna e Corso De Stefanis) fino a Staglieno o, quantomeno, Marassi, possa essere la soluzione idealmente più adeguata.

Per l'immediato, si auspica la realizzazione di un semplice asse protetto (busvia)

#### **Infrastrutture – Ferrovia urbana**

Nei prossimi anni, a completamento dei lavori del nodo, l'area metropolitana di Genova sarà dotata di una rete ferroviaria convenzionale di notevoli potenzialità, e ciò costituisce una ottima e forse inattesa opportunità per il trasporto pubblico locale.

Per uno sfruttamento ottimale, si ritiene necessario che il Comune (con coinvolgimento della Regione) operi in stretta sinergia con RFI e Trenitalia, adottando organi o tavoli tecnici comuni, in modo da ottimizzare le risorse e garantire una progettazione strategica globale (per la rete e i rotabili), in modo da creare una rete di trasporto su ferro integrata di grande importanza ed efficacia.

#### **Infrastrutture – Impianti speciali**

La connotazione orografica della città suggerisce che funicolari, ascensori, sistemi a piano inclinato possano costituire importanti vettori per la mobilità "di quartiere" di zone collinari. Sono in tal senso apprezzabili le previste operazioni di Villa Scassi e Quezzi ed il lancio di uno studio di fattibilità per un collegamento Brignole – Manin FGC; si suggerisce di valutare e promuovere analoghi impianti in altre zone ( Es. Quartiere Biscione).

Per quanto riguarda la citata Ferrovia Genova Casella, vorremmo rassicurazione sulle prospettive di mantenimento in servizio ed eventuali nuovi investimenti (rotabili, rete) di questa infrastruttura storica che, a nostro avviso, può rappresentare un valido strumento di collegamento tra la città e il suo immediato entroterra e di valorizzazione turistica di quest'ultimo.

Genova, Febbraio 2012-

Allegato: Metrogenova Magazine Speciale - Sintesi dello studio Genova Mobilità 2020