

## Osservazioni specifiche su “Quadro Strategico preliminare al PUMS” – 4 giugno 2018

Ad integrazione della precedente nota inviata in data 11 maggio u.s, l’Associazione Metrogenova ha formulato le seguenti osservazioni specifiche sul documento presentato dal Gruppo di Lavoro del CIELI, il cui contenuto è recepito dalle “Linee di indirizzo per la formazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana di Genova”, approvate dal Sindaco Metropolitano con proprio atto n° 52 del 28 marzo 2018.

L’Associazione Metrogenova rimane a completa disposizione per collaborare con il suddetto Gruppo di Lavoro e con quello coordinato dal Team Manager Piero Garibaldi, in seno all’Ufficio Pianificazione Strategica della Città Metropolitana.

### Mosaico delle azioni

È stato presentato un quadro complessivo delle azioni che il PUMS intende mettere in atto per quanto riguarda il trasporto pubblico, specificando solo in alcuni casi (per esempio le linee di forza della Val Bisagno e del Levante) la possibilità di realizzare gli interventi per fasi successive.

Si suggerisce di impostare una cronologia indicativa degli interventi, individuando per ciascuna area di intervento la priorità, sia in funzione della complessità progettuale, sia in funzione della prevista disponibilità di finanziamenti ad essi finalizzati.

### Filosofia delle linee di forza

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 feriale 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 feriale invernale, con punte di oltre 4.500 pax/h nell’ora di punta mattinale).

Per le altre reti si stimano in via preliminare le seguenti prestazioni:

- ✓ Metropolitana: frequenza 4 minuti, capacità di trasporto per singolo treno 600 passeggeri, capacità di trasporto per ora per direzione 9.000 passeggeri;
- ✓ Ferrovia urbana: frequenza 10 minuti, capacità di trasporto per singolo treno 1.000 passeggeri, capacità di trasporto per ora per direzione 6.000 passeggeri.

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, favorendo altresì l’eventuale spostamento modale in favore del trasporto pubblico.

Riguardo alla scelta della tecnologia (tram o light-tram / filobus) si osserva quanto segue.

Impatto cantieri durante la realizzazione: qualora si opti per una linea filoviaria in sede protetta, occorrerebbe comunque intervenire limitando la viabilità ordinaria per realizzare una adeguata via di corsa, tale da sopportare il carico ripetuto dovuto al transito di veicoli pesanti e tale da evitare frequenti interventi di manutenzione; appare quindi eccessivamente divergente la valutazione tra il “basso” impatto di una filovia e quello “altissimo” di una tranvia.

Flessibilità del sistema a modifiche o emergenze: l’attività di pianificazione dovrebbe includere anche un adeguato sistema di gestione delle modifiche e delle emergenze, eventualmente partendo dal presupposto che il sistema di trasporto pubblico debba avere la priorità rispetto ad altre esigenze; anche in questo caso appare eccessivamente divergente la valutazione tra i due sistemi.

Emissioni acustiche: per il tram viene messa in evidenza la presenza di rumore dovuto al contatto bordino ruota-rotaia in curva, ma non viene precisato per quale percentuale del percorso si possa manifestare questo fenomeno (non tutto il tracciato delle linee è in curva); vengono dichiarate come assenti le emissioni del filobus:

anche i filobus contribuiscono invece al rumore di fondo delle strade con il rotolamento degli pneumatici, che è presente non solo in curva ma anche in rettilineo. Per utilizzare il rumore come elemento di valutazione per la scelta della tecnologia, sarebbe quindi opportuno procedere ad una analisi più approfondita che tenga conto degli aspetti sopracitati.

Non compaiono il comfort e l'accessibilità come elemento di valutazione, che possono certamente contribuire a rendere il trasporto pubblico maggiormente attrattivo per chi attualmente non lo usa ed anche maggiormente fruibile da parte di una componente della popolazione che, in considerazione dell'andamento demografico della popolazione, è caratterizzata da una sempre minore mobilità autonoma.

Si esprime inoltre perplessità in merito alla scelta di un veicolo per il quale attualmente non è consentita la circolazione in Italia, nonostante l'interessamento del MIT. La nostra città si è già resa disponibile in passato alla sperimentazione di veicoli stradali, ma si ritiene che, nel caso di linee di forza fondamentali per la mobilità pubblica cittadina, sia preferibile affidarsi a tecnologie già omologate.

Al fine di incrementare la velocità commerciale e la puntualità del trasporto pubblico nel breve periodo, come prima fase per l'implementazione di questa rete di linee di forza, si ritiene prioritario avviare un programma di rafforzamento delle corsie preferenziali esistenti sugli assi individuati, imponendo una validità dalle 6.30 alle 20.30 dei giorni feriali per entrambe le direzioni di marcia, con monitoraggio continuo e rimozione tempestiva dei veicoli privati in sosta vietata.

### **Ferrovia metropolitana**

Il ruolo strategico del vettore ferroviario è stato messo in evidenza nella nostra precedente nota, rimarcando l'importanza di questo vettore già allo stato attuale per l'area del ponente cittadino, ancor più evidente se si considera il territorio dell'intera città metropolitana.

Nonostante la programmazione del servizio ferroviario non sia nelle competenze del Comune e della Città Metropolitana ma in quelle della Regione, oltre al recepimento delle indicazioni del PUC del Comune di Genova per quanto riguarda la realizzazione di nuovi punti di accesso, occorre definire il livello di servizio (tempi di percorrenza, frequenze, posti e traffico offerti) che si ritiene congruo a soddisfare le esigenze di mobilità del territorio di competenza, eventualmente andando a sostituire collegamenti attualmente assegnati al trasporto su gomma.

Conseguentemente occorrerà porre in atto un miglioramento dell'interscambio tra vettori gommati e su ferro, individuandone parametri minimi di accessibilità (distanza stazioni - capolinea, cadenzamento e frequenza dei servizi).

Si rimarca inoltre la necessità di chiarire con il Gruppo FS il ruolo dell'ipotizzata fermata di Terralba, collocata a ridosso del muraglione di contenimento di via Tripoli e corso Gastaldi, per la quale il PUC prevede di realizzare un sistema di ascensori per l'accesso a corso Gastaldi ed un impianto di risalita per il collegamento con l'Ospedale San Martino (impianti 27 e 28, Tavola 5 "Sistema della Mobilità", Livello Urbano di Città). Il ruolo di questa fermata (scalo tecnico o servizio passeggeri) appare fondamentale per la pianificazione dell'estensione della metropolitana e della realizzazione di un asse protetto di trasporto pubblico lungo corso Gastaldi e corso Europa.

### **Linea metropolitana**

Riguardo alle estensioni della linea metropolitana, già inserite in un programma di finanziamento da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, occorre sviluppare una azione di organizzazione delle linee di superficie, tale da agevolare l'utilizzo di questo vettore, senza penalizzare gli spostamenti non interessati al vettore stesso. Si propone pertanto di inserire nel futuro Piano una bozza di tale organizzazione, mettendo anche in questo caso in evidenza i parametri qualitativi e quantitativi di progettazione del servizio.

La riorganizzazione dei servizi di superficie (nella stessa ottica di agevolare l'utilizzo di questo vettore, senza penalizzare gli spostamenti non interessati al vettore stesso) è un elemento fondamentale per lo sfruttamento delle potenzialità della metropolitana già nella sua configurazione attuale.

Non è chiara la collocazione della stazione denominata “Terralba”: le perplessità sono motivate dalla grafica del percorso (praticamente sovrapposto alla linea ferroviaria sul lato di via Tolemaide e corso Gastaldi) e dalla preventivata possibilità di interconnessione con la linea di forza di Levante.

### **Linea di forza di Levante**

Al fine di ridurre le sovrapposizioni su via Gramsci delle linee M, C, L e P, si propone l’istadamento delle linee “C” ed “L” su via Balbi (percorribile a senso unico alternato con punto di incrocio in piazza San Carlo, oppure a doppio senso) e della linea “P” su via Gramsci.

### **Linea di forza della Val Bisagno**

Per quanto riguarda la scelta del tracciato tra le tre opzioni proposte (a. interamente in sponda destra, b. interamente in sponda sinistra, c. in sponda sinistra tra Brignole e Staglieno, in sponda destra nel rimanente tratto), si consiglia di tenere in considerazione anche una contestuale riorganizzazione della viabilità stradale, che dedichi l’asse di sponda sinistra (via Pedullà, via Adamoli, lungobisagno Dalmazia ed Istria, via Mandoli) al traffico di scorrimento e l’asse di sponda destra al traffico locale. In tale ottica dovrebbero essere conseguentemente analizzate le alternative di tracciato (via Canevari / via Moresco e via Molassana / via Emilia), tenendo in considerazione la velocità commerciale ed il livello di accessibilità ottenibile, comprensiva della possibilità di raggiungimento della sponda opposta.

Ai fini della valutazione si sottolinea inoltre la necessità di avere un collegamento diretto tra Marassi ed il centro cittadino, come previsto dalla linea “C” proposta nel quadro strategico.

Si rammenta inoltre che l’ipotesi di realizzazione di un sistema di trasporto in sede protetta per la Val Bisagno era già stato oggetto di un procedimento di consultazione pubblica nel 2011, a cui la nostra stessa Associazione partecipò, i cui risultati potrebbero essere un punto di partenza per l’impostazione della progettazione, al fine di recepire le istanze e le esigenze della popolazione.

Si consiglia infine di valutare la possibilità di prolungamento fino a Turati attraverso circonvallazione a mare, al fine di raggiungere il polo ospedaliero del Galliera (il cui progetto di ristrutturazione prevede un accesso da via Vannucci), che rimane escluso da tutte le linee di forza proposte.

### **Linea di forza di Ponente**

Si propone quanto segue:

- ✓ Utilizzo delle strade via di Francia, via Buranello, via Avio e via Pacinotti a doppio senso, creando un itinerario alternativo a quello della linea “C” per l’attraversamento di Sampierdarena;
- ✓ Miglioramento dell’accessibilità per il centro di Sestri transitando in via Menotti a doppio senso (valutando la possibilità di alternare a tratti la sede propria per il trasporto pubblico con il transito in sede promiscua del traffico locale );
- ✓ Prolungamento fino a Multedo, per raggiungere il nuovo complesso produttivo e commerciale realizzato nell’area delle Fonderie e per agevolare l’interscambio con il traffico privato proveniente dal casello autostradale di Genova Pegli.

### **Progetto Erzelli**

Anche in questo caso, nella versione finale del Piano occorrerà indicarne i requisiti di capacità di trasporto.

### **Linee di adduzione e TPL leggero**

Oltre all’utilizzo di veicoli elettrici, si propone di valutare l’utilizzo di veicoli con alimentazione a combustibili alternativi (biocarburanti, GNL e GPL), come previsto dalla Direttiva 2014/94/UE.

### **Servizi su domanda**

Si propone di estendere l’area di applicazione dei servizi a richiesta all’intero territorio della Città Metropolitana, eventualmente anche prevedendo la creazione di una flotta dedicata a questo servizio (eventualmente con

alimentazione a combustibili alternativi), sia con partecipazione delle due aziende di trasporto pubblico (AMT ed ATP), sia di operatori privati, già allo stato attuale operanti su linee minori, sia in ambito urbano che extraurbano.

### **Impianti speciali**

Utilizzo della suddetta flotta per i servizi a domanda, anche per la sostituzione temporanea degli impianti speciali.

### **Parcheggi di interscambio minori**

Appare rilevante l'importanza dei seguenti siti:

- ✓ Pontedecimo, che potrebbe intercettare la componente di trasporto privato proveniente da Campomorone, Passo dei Giovi e San Cipriano e dispone di un'area ferroviaria molto vasta ed attualmente in disuso, utilizzabile anche per la realizzazione di una autostazione per le linee extraurbane;
- ✓ Voltri, che anche in questo caso potrebbe intercettare la componente di trasporto privato proveniente non solo dalle zone collinari come già attualmente accade, ma anche dal casello autostradale (in tal caso occorrerebbe realizzare in area portuale una viabilità di accesso alternativa alla strada comunale);
- ✓ Quinto, anche in questo caso si segnala la disponibilità di un'area ferroviaria in disuso, che potrebbe sopperire alla carenza di spazio per l'interscambio della vicina stazione di Nervi.

### **Progettazione dei nodi**

In considerazione dell'andamento demografico della popolazione, caratterizzata da una sempre minore possibilità di spostamento a piedi, si ritiene che la soglia dei 5 minuti indicata come limite massimo per la progettazione dei nodi di interscambio sia da riferirsi esclusivamente a situazioni con presenza di sistemi automatizzati (scale mobili e tapis roulant).

Occorre invece privilegiare l'interscambio immediato, realizzando, quando possibile, banchine comuni o attigue per l'accesso ai diversi sistemi di trasporto.