



TRA - L01	Assi protetti
Area di Intervento A4 – Trasporti A43 – Passaggio modale al trasporto pubblico	
Categoria di strumenti B4 - Trasporti B46 – Normativa in materia di trasporti/Pianificazione della mobilità	
Promotore dell'azione Comune di Genova	
Responsabile dell'attuazione Comune di Genova – Direzione Mobilità	
Descrizione sintetica dell'azione Il PUM prevede la realizzazione di un sistema di assi attrezzati per il trasporto pubblico locale in Valbisagno, tra Prato e la Foce e tra Marassi e Brignole, e lungo l'asse costiero tra Nervi e Sampierdarena per un totale di 26 km di assi dedicati. Si stima che l'incremento della velocità commerciale sugli assi protetti sia di circa 6 km/h. Per quanto attiene la prima fase di messa in opera degli assi riservati, le tratte interessate saranno: De Ferrari – Molassana; Marassi - De Ferrari. Obiettivi principali della realizzazione del sistema di assi attrezzati sono: - il miglioramento complessivo della mobilità pubblica in termini di affidabilità, velocità e comfort, in grado di attrarre passeggeri e favorire una politica disincentivante del mezzo privato; - il miglioramento dell'arredo urbano degli assi viari interessati, in termini di vivibilità e fruibilità pedonale. Gli assi si integrano con le infrastrutture attuali di trasporto pubblico e sono inseriti nelle zone prive di un sistema di trasporto organizzato in sede protetta: la Valbisagno, il centro città tra Sampierdarena e Brignole e il completamento sino a Nervi dell'asse di corso Europa. Il sistema che si intende realizzare andrà a coprire prioritariamente la Valbisagno, sia in sponda destra che in sponda sinistra, andando così ad eliminare l'unica direttrice non servita da un sistema di trasporto in sede propria o protetta. Nella tratta centrale, gli assi andranno opportunamente ad intrecciare le linee dei diversi servizi di forza del TPL (ferrovia, metro, ecc.) con un'ottima copertura del territorio e con una capacità complessiva adeguata a compensare la riduzione di accessibilità automobilistica al centro stesso. La rete di assi protetti sarà in contatto con le principali infrastrutture di trasporto cittadine, ponendo fortemente la necessità di un'accurata progettazione dei nodi di interscambio, siano essi legati a sistemi di park & ride, stazioni ferroviarie o metropolitane. La rete è collegata con i poli principali del sistema cittadino, facilitando la realizzazione di misure di restrizione del traffico in ingresso e la realizzazione di una gerarchia stradale più coerente, che punta a portare il trasporto pubblico in contatto con le aree di interesse. Sul lungo periodo, come previsto dal PUM, è prevista la realizzazione delle seguenti tratte: <ul style="list-style-type: none">• Inserimento asse protetto De Ferrari – Sampierdarena• Brignole - Nervi• Brignole – Foce.	
Risultati ottenibili, potenziali di risparmio energetico e di riduzione delle emissioni Gli interventi previsti riguardanti gli assi protetti non possono essere presi in considerazione singolarmente, ma anzi necessitano, per la valutazione della loro efficacia in termini di shift modale, incremento dell'efficienza del TPL e, in conseguenza della riduzione del fabbisogno energetico e dell'emissione di CO ₂ , della sinergica messa a punto di ulteriori interventi; ciò conferma l'ottica di sistema con cui gli interventi sulla mobilità e sul traffico sono stati pensati e programmati. Divengono strategiche le tematiche legate alla sosta di interscambio, di attestamento e alla gestione della sosta dei residenti, soprattutto in aree periferiche residenziali, interessate dal progetto degli assi. Nel merito degli indicatori trasportistici, alla seconda fase a lungo termine viene associata un'acquisizione modale pubblica pari	



a poco più del 2% su quella attuale, e dell'1% in media pesata sulle percorrenze. Anche l'indice di saturazione delle percorrenze su strada (in conseguenza di plurimi interventi, inseriti in altre azioni) risente complessivamente di più del 3% di riduzione su quella attuale, in una sua quota parte dovuta agli effetti della realizzazione degli assi protetti. Rispetto a quanto previsto nel Piano Urbano della Mobilità, la realizzazione degli assi protetti a lungo termine incide circa dello 0,8% sul 21,76% complessivo (pari a-3964 tonn/a di CO₂ e -14826 MWh).

Prevedibile svolgimento temporale

Per quanto riguarda i due assi citati, le tempistiche di realizzazione previste fanno riferimento all'arco 2014-2019 (oltre il 2020 per l'asse Brignole - Foce).

Attori coinvolti o coinvolgibili /Soggetti promotori

Comune di Genova – Direzione Mobilità

Municipi Interessati

Enti locali/ministeriali interessati

Altri Settori/Direzioni/Uffici comunali

AMT – Azienda Mobilità e Trasporti

Valutazioni e strategie finanziarie

Per quanto concerne i costi previsti per l'attuazione della presente azione, si fa riferimento alle stime prodotte per lo scenario a breve termine contenute nel Piano Urbano della Mobilità. Gli interventi sugli assi protetti citati rientrano in quanto ipotizzato per il primo quinquennio di attività (progettazione preliminare interventi, esecuzione indagini di traffico, elaborazione indagini e analisi quantitative, gestione del tavolo intersettoriale). Il sistema innovativo di superficie costituisce più del 60% dei costi messi in conto dall'attività di programmazione del PUM (+ oltre il 30% previsto per i convogli).

Possibili ostacoli o vincoli /barriere di mercato

- Mancanza di risorse finanziarie, cambi organizzativi interni all'Amministrazione
- Mancanza di fondi specificatamente destinati nel proseguimento per la manutenzione del servizio e delle infrastrutture correlate;
- Inefficienza dell'intermodalità del sistema TPL - Percorsi pedonali;
- Imprevisti in fase di realizzazione e cantierizzazione.

Monitoraggio 2017

Promotore dell'azione

Comune di Genova

Responsabile dell'attuazione

Comune di Genova – Direzione Mobilità e Trasporti

Indicazioni per il monitoraggio

I parametri di valutazione dell'efficacia dell'intervento sono stati correttamente inseriti all'interno della documentazione del Piano di Mobilità: essi riguardano in special modo ripartizione modale, percorrenze e velocità medie (auto e moto), indice di saturazione, livelli di servizio TPL, tempi di viaggio,... Essi saranno monitorati in ottica del SEAP. I criteri ambientali inseriti nella stima degli effetti riguardano: monossido di carbonio CO; ossidi di azoto (NO_x), composti organici volatili (VOC), polveri totali sospese (TSP), benzene (C₆H₆), particolato fine (PM₁₀), anidride carbonica (CO₂).

Stato di avanzamento azione

Qualitativo: L'azione è **in fase di definizione**

Quantitativo: 0%

La nuova Amministrazione conferma la volontà di realizzare moderne linee tramviarie sulle principali direttrici di traffico cittadino, tra cui anche quella del levante cittadino, da Nervi a Brignole.



Monitoraggio ambientale

Risparmio energetico (MWh): 0 MWh

Produzione da Fonti Rinnovabili (MWh): non previsto dall'azione.

Riduzione emissioni (tCO₂): 0 tCO₂

Staff

-

Costi

-

Barriere o ostacoli incontrati

- Mancanza di finanziamenti
- Problematiche legate all'uso del territorio e alle diverse esigenze dei cittadini e degli operatori economici.
- Eventi alluvionali