



<b>TRA – S01</b>	<b>Assi protetti</b>
<b>Area di Intervento</b> A4 - Trasporti A43 – Passaggio modale al trasporto pubblico	
<b>Categoria di strumenti</b> B4 - Trasporti B46 – Normativa in materia di trasporti/Pianificazione della mobilità	
<b>Promotore dell'azione</b> Comune di Genova	
<b>Responsabile dell'attuazione</b> Comune di Genova – Direzione Mobilità	
<b>Descrizione sintetica dell'azione</b> 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.	
<b>Risultati ottenibili, potenziali di risparmio energetico e di riduzione delle emissioni</b> 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 <sub>2</sub> , 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. A tal proposito in parallelo si prevede la realizzazione di parcheggi di interscambio in concomitanza con lo sviluppo della rete di trasporto pubblico in asse protetto (Parcheggi Valbisagno, Prà). Nel merito degli indicatori trasportistici, alla prima fase a breve termine viene associata un'acquisizione modale pubblica pari a poco più dell'1%, in generale e 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 dell'1% di riduzione, 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 breve termine incide circa del 0,6% sul 21,76% complessivo (pari a circa -2973 tCO<sub>2</sub>/a).

#### **Prevedibile svolgimento temporale**

Il PUM prevede che la prima tratta interessata dalla realizzazione degli assi protetti sia la Val Bisagno.

#### **Attori coinvolti o coinvolgibili /Soggetti promotori**

Comune di Genova – Direzione Mobilità

Municipi coinvolti

Enti locali /ministeriali coinvolti

Altri Settori/Direzioni/Uffici comunali coinvolti:

AMT – Azienda Mobilità e Trasporti

#### **Valutazioni e strategie finanziarie**

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), che prevedono una spesa complessiva pari al 40% di quanto ipotizzato fino al 2020 da spendersi nella prima fase di realizzazione.

#### **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;
- Vincoli determinati dal Piano di Bacino.

## **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<sub>x</sub>), composti organici volatili (VOC), polveri totali sospese (TSP), benzene (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>), particolato fine (PM<sub>10</sub>), anidride carbonica (CO<sub>2</sub>). A breve termine, tali indicazioni possono risultare sinergiche con la revisione biennale del Piano Urbano del Traffico.

#### **Stato di avanzamento azione**

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

Quantitativo: 0%

Rispetto a quanto previsto nello scorso monitoraggio i finanziamenti PON sono stati orientati sul miglioramento della mobilità ciclopedonale, sull'interscambio e su parte di infrastrutturazione impiantistica e tecnologica, con l'obiettivo di completare la centralizzazione semaforica, propedeutica al preferenziamento per il trasporto pubblico



locale e di creare una rete di sensori utili al buon funzionamento e al monitoraggio della circolazione. La realizzazione della messa in sicurezza dell'argine del Bisagno tra Ponte Monteverde e Ponte Feritore, con contestuale ampliamento della sede stradale, è stata rimandata e seguirà la realizzazione dello scolmatore dei torrenti Ferreggiano e Bisagno.

La Nuova Amministrazione conferma la volontà di procedere con la realizzazione di moderne linee tramviarie sulle principali direttrici di traffico cittadino.

#### **Monitoraggio ambientale**

Risparmio energetico (MWh): 0 MWh

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

Riduzione emissioni (tCO<sub>2</sub>): 0 tCO<sub>2</sub>

#### **Staff**

0,5 persona equivalente (0,5 FTE Full Time Equivalent Job)

#### **Costi**

-

#### **Barriere o ostacoli incontrati**

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