

Spett. **Urban Center**
Comune di Genova
Unità Organizzativa Complessa
Partecipazione e Tempi della Città
(inviato per e-mail: urbancenter@comune.genova.it)

e p.c:

Prof.ssa Franca Balletti
DSA - Dipartimento di Scienze per l'Architettura
Facoltà di Architettura - Università degli Studi di Genova
(inviato per e-mail: balletti@arch.unige.it)

Prof. Riccardo Bozzo
DINAEL - Dipartimento di Ingegneria Navale ed Elettrica
Facoltà di Ingegneria - Università degli Studi di Genova
(inviato per e-mail: riccardo.bozzo@unige.it)

Mirko Massardo
Comune di Genova
Presidente Municipio III Genova Bassa Val Bisagno
(inviato per e-mail: municipio3presidente@comune.genova.it)

Agostino Gianelli
Comune di Genova
Presidente Municipio IV Media Val Bisagno
(inviato per e-mail: municipio4presidente@comune.genova.it)

Genova, 7 maggio 2011

Oggetto: Percorso di Partecipazione per la realizzazione di un sistema di mobilità pubblica in Val Bisagno

Gentili Signore/i.

la nostra Associazione ha preso parte con interesse agli incontri del Percorso di Partecipazione di cui in oggetto, che consideriamo momento importante perché si possa infine avviare un progetto concreto, idoneo ad offrire una efficace risposta alle esigenze di mobilità di quel territorio.

Anche in risposta a Vostro invito, abbiamo ritenuto opportuno raccogliere di seguito le principali istanze che, a nostro giudizio, si sono potute cogliere dagli incontri, nonché i punti fondamentali che esprimono le nostre osservazioni e sintetizzano la posizione dell'Associazione Metrogenova in merito.

Associazione Metrogenova
Via Bologna 7/10a – 16127 – Genova

Sito internet www.metrogenova.com E-mail info@metrogenova.com
Telefono Presidenza: +39 339 1259630
Codice fiscale 95114670102

Le istanze emerse dagli incontri

Le istanze emerse durante il percorso partecipativo sull'asse strutturato di trasporto pubblico per la Val Bisagno si sono concretizzate in indicazioni molto precise.

Anzitutto, nei partecipanti si è resa evidente la consapevolezza delle **carenze trasportistiche** ingenerate dalla mancanza del servizio ferroviario urbano in Val Bisagno, e di conseguenza **l'esigenza di un trasporto pubblico strutturalmente e funzionalmente qualificato e qualificante**. Non è quindi un caso che, in tal senso, le indicazioni scaturite nel dibattito abbiano visto la predilezione per il mezzo tranviario. Nonostante le vivaci proteste sollevate da una parte di commercianti e di residenti della vallata di fronte alla prospettiva di un asse attrezzato (inizialmente doveva trattarsi di una busvia), in molti residenti si è ormai sedimentata l'evidente necessità di un **sistema che riqualifichi la vallata**, contrastando l'anarchia viabilistica attuale e la sostanziale inefficienza del trasporto pubblico affidato esclusivamente ai mezzi su gomma. E' stata ribadita l'esigenza di **evitare** il ricorso a **sistemi di trasporto sperimentali o innovativi**, la cui economicità rispetto a sistemi consolidati è messa in discussione dalle poche reti realizzate, la cui affidabilità deve essere testata da un esercizio regolare e che comporterebbero comunque il vincolo ad un sistema proprietario.

Analogamente, il ruolo di servizio e di **elemento riqualificatore urbano** del vettore tranviario è alla base dell'istanza di portare l'asse all'interno dell'abitato, con particolare riguardo a via Canevari e a San Gottardo: ciò corrisponde alla scelta di privilegiare la prossimità e la capillarità di servizio, cioè la "presenza" fisica del vettore rispetto ad un tracciato più marginale ma suscettibile di maggiori protezioni del percorso e di maggiori velocità commerciali. Tale scelta implica delle evidenti ricadute pianificatorie e progettuali: da una parte si potrebbe evitare l'allontanamento del trasporto pubblico rispetto alla polarizzazione delle residenze e del tessuto commerciale, cogliendo l'occasione storica di ridefinire e di riqualificare l'impianto viabilistico nei quartieri serviti dall'asse; dall'altra occorre comunque considerare le criticità correlate dall'interferenza tra il tracciato tranviario e le numerose utenze ed accessi trasversali, sensibili soprattutto a San Gottardo, che potrebbe penalizzare il sistema in termini di velocità commerciale.

Altre esigenze manifestate riguardano la necessità di **integrare il nuovo sistema con la rete di trasporti urbani**, portandone il terminale a valle almeno in piazza Verdi, così da garantire un interscambio il più possibile razionale verso il centro e prefigurando un'ipotetica espansione del sistema in questa direzione, anche in vista degli altri assi teoricamente prospettabili (San Martino – Quarto, sponda sinistra Val Bisagno).

In merito alle prospettive di sviluppo dell'asse in sponda destra (che sembra essere il più definito in termini di domanda e corrisponde comunque al tracciato "storico" del vecchio tram in Val Bisagno), si è considerato necessario impostarne il disegno iniziale sulla tratta Brignole – Gavette – Molassana, con priorità successiva per il prolungamento a Prato (in considerazione della diversa consistenza della domanda sulle due tratte); Gavette dovrebbe rappresentare l'ipotetico deposito – officina del sistema, anche in virtù dell'esigenza di riqualificazione dell'area, allontanando la rimessa automobilistica.

Le opzioni individuate, assieme a grandi potenzialità in termini di servizio e di riqualificazione urbana, pongono in evidenza anche le criticità ingenerate, in termini di conflitti viabilistici e di servitù di accesso, e di conseguenza l'esigenza di un'attenta regia dei meccanismi decisionali in materia, atteso che il consenso dei residenti costituisce un elemento imprescindibile per la realizzazione dell'opera. Ciò appare soprattutto evidente in merito alle opzioni di tracciato individuate nella zona di San Gottardo, la cui scelta finale dovrà essere il risultato di attente valutazioni riguardo la praticabilità della soluzione approvata.

La posizione dell'Associazione Metrogenova sui futuri indirizzi

A conclusione del Percorso di Partecipazione, l'**Associazione Metrogenova** ritiene pertanto che le **Linee Guida** che scaturiranno dallo stesso Percorso **debbano formalizzare un impegno** per procedere a:

1. Definizione di un **programma di azioni** che, parallelamente alle successive fasi di progettazione (preliminare e definitiva), promuova la prosecuzione del percorso di partecipazione avviato in questi mesi e sia mirato specificamente a:
 - esplicitare eventuali altre problematiche di ordine sia tecnico che economico che possano scaturire da un livello di progettazione più dettagliato rispetto allo stato attuale,
 - verifica dell'adeguatezza delle successive azioni progettuali alle linee guida emerse dal percorso di partecipazione avviato,
 - verifica dell'applicazione di tali linee guida fino alla fase di messa in servizio ed alle successive fasi di espansione del sistema;
2. Definizione di un **elenco di interlocutori**, accreditati come soggetti coinvolti nelle successive fasi di partecipazione alla progettazione e alla realizzazione, di cui al punto precedente;
3. Definizione delle **priorità di realizzazione** delle tratte in una **logica di rete**, considerando le possibili estensioni verso il centro cittadino (comprendente anche la conversione dell'attuale linea filoviaria in linea tranviaria) e verso levante (conversione dell'asse protetto di corso Europa).

A tal proposito si ritiene che sia opportuno individuare come **tratta primaria** quella compresa tra Brignole e Molassana, con le seguenti precisazioni:

- è necessario attestare la linea tramviaria in **piazza Verdi**, antistante il fabbricato viaggiatori della stazione Brignole, per permettere l'interscambio non solo con la costruenda stazione di metropolitana e ferrovia metropolitana (via Canevari / piazzetta Raggi), ma anche con la gran parte delle linee urbane a servizio della stazione e dirette verso levante (San Martino e Albaro) e centro cittadino (circonvallazione a mare, De Ferrari, circonvallazione a monte) e delle linee extraurbane,
- è necessario raggiungere **Molassana** (largo Boccardo / ponte Fleming), primo nucleo abitato della Val Bisagno, per soddisfare adeguatamente la domanda di mobilità diretta (quella che utilizza solo il nuovo sistema di trasporto) sia quella addotta (che utilizza il tram ma anche un altro vettore di trasporto pubblico), senza penalizzare gli spostamenti con una rottura di carico aggiuntiva (Staglieno o Gavette);
- è preferibile sviluppare in primo luogo il tracciato in **sponda destra**, carente rispetto alle altre direttrici cittadine (Ponente, Val Polcevera e Levante) dal punto di vista del trasporto pubblico in sede riservata/propria;
- la **sponda sinistra**, pur presentando volumi di domanda nettamente superiori, è tuttavia interessata da una domanda non specificamente diretta a Brignole, ma tesa alla prosecuzione verso altre destinazioni (levante e centro), domanda meno propensa ad un interscambio a Brignole e che pertanto potrà essere soddisfatta da una linea tranviaria solo nel momento in cui il sistema complessivo sia esteso oltre Brignole; anche nell'ottica di concentrare gli investimenti, dove maggiormente prioritari; nell'immediato la risposta alla domanda di trasporto pubblico per la sponda sinistra può essere quindi costituita dalla realizzazione di un asse protetto lungo corso Sardegna e dall'intensificazione del servizio automobilistico in termini quantitativi e qualitativi (purché questi servizi non siano limitati a Brignole);
- è necessario esplicitare quali siano le soluzioni ipotizzate dallo studio relativo alla **messa in sicurezza del torrente Bisagno** per il tratto di sponda destra compreso tra ponte Monteverde e ponte Feritore e come queste soluzioni (ed i relativi

finanziamenti) possano influenzare la progettazione della sede tranviaria e della viabilità stradale;

- è auspicabile la creazione di un **deposito / centro manutenzione / officina** presso l'area di Gavette che dal punto di vista urbanistico e funzionale pare più adatta a tale localizzazione
- è altamente auspicabile il ricorso ad una **tecnologia consolidata** che riduca la possibilità di inconvenienti per la messa in servizio, che non renda il sistema dipendente da un unico costruttore (soprattutto per i veicoli) e che quindi consenta un'estensione nella logica di rete precedentemente espressa; si propende pertanto per l'esclusione di sistemi innovativi, come Translohr e Phileas.

Per quanto riguarda specificamente il **tracciato** e la **sede di transito** si propone:

- adozione della **sede riservata**, per privilegiare la velocità commerciale del sistema di trasporto al fine di avvicinare il centro alle periferie e per assicurare la regolarità di esercizio del sistema tranviario; all'interno della tratta prioritaria Brignole - Molassana, tale soluzione può essere utilizzata per il tratto compreso tra via Bobbio - scalinata Montaldo e via Piacenza - ponte Feritore;
- adozione della **sede promiscua con traffico pedonale**, nei casi in cui il passaggio all'interno dei nuclei abitati abbia una importante valenza per il recupero urbanistico delle strade attraversate; tale soluzione appare decisamente preferibile per il tratto di via Canevari compreso tra corso Monte Grappa e scalinata Montaldo; nel caso dell'attraversamento di San Gottardo sono auspicabili ulteriori approfondimenti di studio per quanto riguarda l'opportunità di transitare in via Piacenza oppure in via Emilia, in funzione delle opportunità e delle problematiche che le alternative possono presentare; si consiglia a tal proposito di sviluppare uno studio sull'accessibilità del nuovo sistema di trasporto (nelle due varianti), che valuti i tempi e le distanze di accesso alle fermate con una zonizzazione che eventualmente arrivi fino al dettaglio del singolo civico;
- adozione della **sede promiscua con traffico stradale**, esclusivamente nei casi in cui le due tipologie precedenti di sede non siano adottabili per particolari criticità puntuali, applicando una gestione intelligente delle intersezioni con il traffico pedonale e stradale (sistema semaforico privilegiato, revisione della segnaletica, dei flussi veicolari, ecc.).

Si ritengono infine essenziali le seguenti azioni:

- evidenziare le problematiche progettuali legate alla **compatibilità** con il **POR di Molassana** e sviluppare in modo integrato i due progetti;
- sviluppare la progettazione preliminare e definitiva, nell'ottica di definizione di un **Piano della Mobilità Locale** che comprenda tutte le modalità di trasporto pubblico e privato (comprese la mobilità ciclabile e pedonale);
- progettare l'**integrazione dei servizi di trasporto pubblico** urbano ed extraurbano, considerando - in un orizzonte temporale di più ampio respiro - anche il **prolungamento della metropolitana** oltre Brignole (verso San Martino e/o verso la Val Bisagno in sponda sinistra) come un tassello fondamentale per valorizzare la tratta esistente e creare un sistema integrato di trasporto in sede propria/riservata (metropolitana, ferrovia metropolitana, tram ed impianti speciali)
- progettare l'**integrazione con la mobilità privata**, attraverso la realizzazione di **parcheggi di interscambio** sia di tipo puntuale (aree di sosta con un elevato numero di parcheggi) sia di tipo diffuso (attraverso il recupero di piccole aree di sosta nei pressi delle fermate), eventualmente procedendo ad una differente politica di gestione tariffaria delle due tipologie (utilizzo quasi gratuito per le aree di sosta di tipo concentrato, tariffe più elevate per le aree di tipo distribuito);
- **progettare tutte le fermate** puntando specificamente all'accessibilità dei veicoli tranviari, soprattutto da parte di soggetti con difficoltà motorie;

- **progettare alcune fermate privilegiate** di interscambio e di accesso ai poli più significativi di attrazione della domanda;
- garantire l'**accessibilità locale** del traffico privato (comprensiva dei necessari parcheggi pertinenziali), spostando il **traffico di attraversamento** sulla sponda sinistra.

Rimaniamo a disposizione per ogni eventuale ulteriore chiarimento e porgiamo

distinti saluti

Associazione Metrogenova

Il Presidente e Legale Rappresentante

Alex Bettucchi



Delegati di riferimento per questo argomento:

Claudio Bellini: <mailto:cliobini@vodafone.it>
Paolo Carbone: <mailto:paolo.carbone2005@libero.it>
Massimo Palomba: <mailto:tramax.ge@libero.it>
Luigi Piccardo: mailto:luigi_piccardo@fastwebnet.it