



PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

della Città Metropolitana di Genova



Allegato III

“OSSERVAZIONI PERVENUTE NELLA FASE DI CONSULTAZIONE PUBBLICA SUL PUMS, VALUTAZIONI IN MERITO ALL’ACCOGLIMENTO E CONTRODEDUZIONI”

Fase di consultazione pubblica
ai sensi degli artt. 9 e 10 della L.R. 32/2012 e s.m.i.
e dell’Allegato 1 al D. MIT 4 Agosto 2017

Luglio 2019

Premessa

La fase di consultazione pubblica sul PUMS, ai sensi dell'art.9 della LR 32/2012 e s.m.i., ha preso avvio dalla data di pubblicazione dell'avviso sul BURL del 17 aprile 2019, ed è stata comunicata ai soggetti competenti in materia ambientale ed agli enti territoriali interessati, individuati con le modalità stabilite all'art.6 della LR 32/2012 e s.m.i., di concerto tra la Direzione generale di CMGE (proponente) e la Direzione Ambiente (autorità competente per la VAS sul PUMS) della Città Metropolitana di Genova.

Alle Amministrazioni Comunali è stato richiesto di mettere a conoscenza la cittadinanza, anche attraverso i rispettivi siti web istituzionali, della fase di consultazione pubblica sul PUMS e della possibilità di utilizzare a tal fine l'apposita sezione "Partecipa alla costruzione del Piano – Carica il tuo contributo" del portale web dedicato al PUMS (<https://pums.cittametropolitana.genova.it>). ANCI Liguria è stato invitato a farsi tramite per il coinvolgimento attivo dei Comuni della Città Metropolitana nella fase di consultazione pubblica.

La consultazione della documentazione di Piano è stata resa possibile sia fisicamente presso l'URP di CMGE, sia attraverso la sua pubblicazione integrale sul portale web istituzionale del PUMS.

Al fine di agevolare l'istruttoria dei soggetti coinvolti nella consultazione ai fini VAS, il gruppo di lavoro che ha redatto il PUMS ha presentato i contenuti del Piano e del Rapporto Ambientale in una riunione illustrativa, indetta dall'autorità competente per la VAS (Direzione Ambiente di CMGE), che si è tenuta il 14 maggio 2019 presso la sala riunioni della sede di Quarto della Città Metropolitana. All'incontro hanno partecipato rappresentanti di: Comune di Genova (Direzione Ambiente e Direzione Mobilità), Comune di Bogliasco, Comune di Chiavari, Comune di Cogorno, Comune di Montoggio, Comune di Valbrevenna (in rappresentanza della valle Scrivia), AIIT- Associazione Italiana Ingegneri del Traffico, ANCI Liguria.

Nel periodo di consultazione pubblica ai sensi della ex art.9 L.R. n.32/2012 e s.m.i. del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica, che si è svolto dal 17 aprile 2019 al 15 giugno 2019, sono pervenute n. 9 osservazioni da parte di soggetti con competenze ambientali (SCA) ed enti territoriali interessati (di cui 4 fuori termini), e n. 8 osservazioni da parte di associazioni e cittadini (di cui 3 fuori termini). Le osservazioni pervenute fuori termini sono state comunque prese in considerazione al fine di dare maggiore ampiezza e trasparenza al processo partecipato.

Di seguito sono riportate le schede istruttorie delle osservazioni, che contengono :

- i riferimenti del soggetto proponente e degli estremi di trasmissione
- la descrizione sintetica dei contenuti dell'osservazione
- la valutazione in merito all'accogliibilità dell'osservazione e le relative motivazioni (*)
- le eventuali modifiche/integrazioni apportate al piano.

(*) *nota: le motivazioni contengono riferimenti a capitoli e numeri di pagina dei documenti costitutivi del PUMS adottato con DCC n.6 del 10 aprile 2019.*

OSSERVAZIONI DA SOGGETTI CON COMPETENZE IN MATERIA AMBIENTALE (SCA) ED ENTI TERRITORIALI INTERESSATI:

N.	DATA ARRIVO (PEC CMGE)	PROPONENTE
1	03/06/2019 (PEC n.27444)	Comune di CHIAVARI
2	06/06/2019 (PEC n.28495)	REGIONE LIGURIA - DIPARTIMENTO TERRITORIO, AMBIENTE, INFRASTRUTTURE E TRASPORTI - Vice direzione generale trasporti e infrastrutture - Settore infrastrutture
3	11/06/2019 (PEC n. 29245)	Comune di PORTOFINO - Settore Tecnico
4	13/06/2019 (PEC n.29632)	Comune di GENOVA - Direzione Ambiente, Ufficio V.I.A. - V.A.S. U.O.C. Acustica della Direzione Ambiente
5	14/06/2019 (mail)	Unione dei Comuni delle Valli Stura Orba Leira MELE - MASONE - CAMPOLIGURE - ROSSIGLIONE – TIGLIETO
6	20/06/2019 (PEC n.30874)	ARPAL - Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente ligure
7	03/07/2019 (PEC n. 33071)	REGIONE LIGURIA – DIPARTIMENTO AGRICOLTURA, TURISMO, FORMAZIONE E LAVORO – Settore politiche delle aree interne, antincendio, forestazione, parchi e biodiversità
8	05/07/2019	S. COSTA (Capogruppo Consiliare di “Vince Genova” - Comune di GENOVA)
9	09/07/2019 (PEC n. 33923)	S. BALLEARI (Assessore mobilità e Trasporto Pubblico Locale - Comune di GENOVA)

OSSERVAZIONI DA ALTRI ENTI O ASSOCIAZIONI E CITTADINI

N.	DATA ARRIVO (PEC CMGE o caricamento online)	PROPONENTE
10	08/06/2019	FIAB Liguria (ASSOCIAZIONE)
11	09/06/2019	P. NOLI - E. ODINO (CONSIGLIERI COMUNE BUSALLA)
12	11/06/2019 (PEC n. 29296)	ABA RECCO – ABBATTIMENTO BARRIERE ARCHITETTONICHE (ASSOCIAZIONE)
13	14/06/2019	GENOVA MOBILITA' DOMANI - A.PERAZZO (ASSOCIAZIONE)
14	14/06/2019	METROGENOVA (ASSOCIAZIONE)

N.	DATA ARRIVO (PEC CMGE o caricamento online)	PROPONENTE
15	18/06/2019	S. ASTIGIANO (CITTADINO)
16	19/06/2019	M. OLOBARDI (CITTADINO)
17	20/06/2019	M. ELENA (CITTADINO)

OSSERVAZIONI DA SOGGETTI CON COMPETENZE IN MATERIA AMBIENTALE (SCA) ED ENTI TERRITORIALI INTERESSATI :

N.	1	Data	03/06/2019	Rif.	PEC n. 27444 del 03/06/2019
Ente / Soggetto proponente		Comune di CHIAVARI			
Sintesi contenuti dell'osservazione / contributo					
<p>Esprime un parere complessivamente favorevole sulle strategie e sugli obiettivi inerenti la mobilità previsti nel PUMS.</p> <p>Evidenzia la necessità di trguardare il superamento delle criticità dovute ai flussi di mezzi pesanti sulle strade cittadine.</p>					
<p>A) La SS225 della Val Fontanabuona rappresenta una direttrice extraurbana con il maggior rapporto % merci/auto (dal 22,8% al 31,4% a San Colombano Certenoli). Si auspica possa essere valutata positivamente la previsione di un'infrastruttura in collegamento diretto con la viabilità autostradale, al fine di diminuire la pressione veicolare esercitata sulla viabilità cittadina dal distretto produttivo presente nella bassa val Fontanabuona;</p>					
<p>B) Attualmente l'accesso ai porti turistici di Chiavari e Lavagna per imbarcazioni superiori ai 10 m è possibile solo attraverso la viabilità ordinaria che percorre aree residenziali del territorio di Chiavari. Si propone possa essere preso in considerazione l'adeguamento e la modifica di almeno un sottopasso ferroviario tra quelli esistenti al fine di poter accedere direttamente all'area portuale così da poter dare attuazione alle politiche di mobilità sostenibile in previsione (ZTL/aree 30/ nuova viabilità ciclopedonale).</p>					
<p>C) L'Amministrazione Comunale di Chiavari intende ampliare il percorso della cosiddetta "linea C", in modo da collegare il centro urbano con le periferie utilizzando bus elettrici e incentivandone l'uso attraverso la gratuità.</p>					
VALUTAZIONE ACCOGLIMENTO E CONTRODEDUZIONI					
Valutazione		Motivazione		Modifiche / Integrazioni al PUMS adottato	
<p>A) ACCOGLIBILE</p>		<p>Il collegamento diretto della val Fontanabuona con la rete autostradale (A12) è stato inserito tra gli interventi infrastrutturali che definiscono lo "scenario di riferimento" del PUMS, ad oggi sviluppato nell'ambito della programmazione regionale con il progetto definitivo ASPI-SPEA (2015) del tunnel Rapallo-Fontanabuona.</p> <p>Nella fase di aggiornamento del PUMS, successiva alla sua approvazione, si terrà conto dell'evoluzione delle relative previsioni contenute negli atti di</p>		<p>Nel piano: nessuna modifica</p> <p>Nel Rapporto Ambientale Cap. 3.4 <i>Interazione con progetti approvati o in corso di approvazione</i> integrazione del capoverso "Nuovo collegamento autostradale A12 Rapallo – val Fontanabuona (progetto definitivo ASPI-SPEA)" con la seguente indicazione:</p> <p><i>"Qualora a seguito di futuri aggiornamenti degli atti di programmazione e pianificazione</i></p>	

	programmazione e pianificazione delle infrastrutture di competenza nazionale e regionale.	<i>delle infrastrutture di competenza nazionale e regionale siano previste nuove ipotesi di tracciato, il PUMS si farà carico di recepire tali indicazioni negli aggiornamenti di piano successivi alla sua approvazione.”</i>
B) ACCOGLIBILE	La proposta, seppur volta a risolvere una criticità di carattere puntuale e locale, è coerente con le strategie del PUMS di adeguamento della rete, miglioramento della sicurezza, e integrazione della mobilità dolce con gli altri sistemi di trasporto.	Integrazione, a pag. 175 del PUMS, dell’elenco delle azioni a carattere esemplificativo riferite alla strategia n.7 “Adeguare la rete...” relative ai centri urbani del Tigullio (terzo alinea): <i>“- Tigullio: miglioramento della sicurezza e fluidificazione di nodi e tratti critici: es. innesto via Parma/fraz. Rivarola di Carasco, tratti urbani della SP 33 a S.Salvatore di Cogorno, adeguamento della viabilità di accesso ai porti turistici di Chiavari e Lavagna per i mezzi di trasporto via terra delle imbarcazioni al fine di evitare interferenze con la rete urbana.”</i>
C) ACCOGLIBILE	L’utilizzo di bus elettrici e l’incentivazione, anche tariffaria, al loro utilizzo sono coerenti con le strategie e le azioni del PUMS sui temi del rafforzamento del TPL e incentivazione della mobilità elettrica (strategie 2 e 5) Inoltre la previsione è coerente con gli obiettivi del progetto prioritario n. 5 “Mobilità dolce e riqualificazione urbana nella valle dell’Entella”, che prevede l’integrazione tra il sistema della mobilità dolce e gli altri sistemi di trasporto (pubblico e privato). Occorre evidenziare che l’istituzione di servizi gratuiti deve necessariamente essere supportato da una valutazione complessiva del sistema e della sua sostenibilità, prevedendo che gli Enti si facciano carico dell’intero costo dei servizi. Vanno inoltre attentamente valutate le dinamiche degli eventuali trasferimenti di flusso dell’utenza.	Nessuna modifica

N.	2	Data	06/06/2019	Rif.	PEC CMGE Prot. n.28495 Prot. Regione Liguria PG/2019/167557 del 06/06/2019
Ente / Soggetto proponente		REGIONE LIGURIA - DIPARTIMENTO TERRITORIO, AMBIENTE, INFRASTRUTTURE E TRASPORTI - Vice direzione generale trasporti e infrastrutture - Settore infrastrutture			
<i>Sintesi contenuti dell'osservazione / contributo</i>					
<p>A) Fornisce un contributo per l'aggiornamento del cap. 1.3.1 del Piano sul tema delle Ciclovie Turistica Tirrenica. In aggiornamento a quanto già riportato nel Piano viene comunicato che a breve sarà posto a bando il progetto di fattibilità tecnico economica dell'intero itinerario da Ventimiglia, lungo tutto il tratto di litorale ligure, fino a Roma. Richiama la sottoscrizione avvenuta nell'aprile 2019 del protocollo d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con le altre regioni interessate dal passaggio della ciclovie, Toscana e Lazio.</p>					
<p>B) Con riferimento all'intervento prioritario n.5 "Mobilità dolce e riqualificazione urbana nella valle dell'Entella" evidenzia che nell'ambito dell'Accordo di Programma tra Regione Liguria, Provincia di Genova, Comuni di Carasco, Chiavari, Cogorno e Lavagna per l'attuazione del progetto integrato di riqualificazione urbana relativo alla riorganizzazione del sistema viario – infrastrutturale della piana del fiume Entella, connesso con le opere di difesa idraulica dell'area e relativo al tratto posto a monte del ponte della Maddalena" finalizzato a contemperare esigenze di mobilità autostradale - stradale - ciclabile, di sicurezza idraulica, di salvaguardia della ZSC dell'Entella, e della rete delle condotte di depurazione. Viene inoltre evidenziato che nell'area in argomento è già finanziato ed è di prossima elaborazione il progetto di fattibilità tecnico economica della ciclovie turistica tirrenica.</p>					
VALUTAZIONE ACCOGLIMENTO E CONTRODEDUZIONI					
Valutazione	Motivazione	Modifiche / Integrazioni al PUMS adottato			
A) ACCOGLIBILE	Rappresenta un contributo utile per l'aggiornamento del quadro programmatico di riferimento per il PUMS.	<p>Inserimento degli aggiornamenti forniti al cap. 3.1 <i>Strategie</i> e 3.2 <i>Azioni</i> del Piano in rapporto alla strategia n. 3 "<i>Integrare la mobilità dolce con gli altri sistemi di trasporto</i>" Pag. 164: "... La rete ciclabile metropolitana si interconnette anche alla rete nazionale delle Ciclovie ... sviluppo integrato della mobilità e del turismo sostenibili. <i>Nell'aprile 2019 la Regione Liguria ha sottoscritto il protocollo d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con le altre regioni interessate dal passaggio della ciclovie, Toscana e Lazio. A breve sarà posto a bando il progetto di fattibilità tecnico economica dell'intero itinerario da Ventimiglia, lungo tutto il tratto di litorale ligure, fino a Roma.</i>"</p>			

		<p>e al cap. 3.4 <i>“Interazione con progetti approvati o in corso di approvazione”</i> del Rapporto ambientale: <i>“La rete ciclabile ligure è in corso di aggiornamento per la sua integrazione con il Progetto della Ciclovia Turistica Tirrenica: nell’aprile 2019 la Regione Liguria ha sottoscritto il protocollo d’intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con le altre regioni interessate dal passaggio della ciclovia, Toscana e Lazio. A breve sarà posto a bando il progetto di fattibilità tecnico economica dell’intero itinerario da Ventimiglia, lungo tutto il tratto di litorale ligure, fino a Roma.”</i></p>
<p>B) ACCOGLIBILE</p>	<p>Rappresenta un contributo utile a migliorare la definizione dei contenuti della scheda relativa al progetto prioritario n. 5 del PUMS.</p>	<p>Integrazione della scheda Progetto prioritario n. 5 <i>“Mobilità dolce e riqualificazione urbana nella valle dell’Entella”</i> (Allegato n. 4 al PUMS)</p> <p>al punto 1(<i>obiettivi</i>) :</p> <p><i>La proposta di un sistema della mobilità dolce nella “città dell’Entella” deve integrarsi con gli altri sistemi di mobilità e confrontarsi con i progetti in corso (es. progetto di fattibilità allegato all’Accordo di programma sottoscritto dagli enti interessati in data 27/11/2013 “Progetto integrato di riqualificazione urbana relativo alla riorganizzazione del sistema viario – infrastrutturale della piana del fiume Entella, connesso con le opere di difesa idraulica dell’area e relativo al tratto posto a monte del ponte della Maddalena” finalizzato a contemperare esigenze di mobilità autostradale - stradale - ciclabile, di sicurezza idraulica, di salvaguardia della ZSC dell’Entella e della rete delle condotte di depurazione) al fine di una coerenza complessiva e in un’ottica di riqualificazione/rigenerazione urbana e ambientale.</i></p> <p>e al punto 4 (<i>individuazione della soluzione progettuale e delle possibili alternative</i>): <i>“Il progetto complessivo di costituzione di un sistema di mobilità dolce per la città dell’Entella integrato con il servizio di TPL, si relaziona con i progetti in corso (es. progetto integrato di qualificazione urbana della piana del fiume Entella, progetto della Ciclovia Turistica Tirrenica) e si fonda su”.</i></p>

N.	3	<i>Data</i>	11/06/2019	<i>Rif.</i>	PEC n. 29245 del 11/06/2019
<i>Ente / Soggetto proponente</i>		Comune di PORTOFINO Settore Tecnico			
<i>Sintesi contenuti dell'osservazione / contributo</i>					
<p>A) Chiede di chiarire in modo univoco il tema del controllo accessi privati e navetta Rapallo – Santa Margherita Ligure – Portofino Evidenzia le notevoli criticità del sistema attuale della mobilità del Tigullio occidentale, che occorre risolvere con un servizio di trasporto pubblico continuativo, per cui ritiene importante precisare che l'accesso su Portofino è libero nella misura in cui l'offerta di parcheggio nel Borgo è disponibile. Nella stagione turistica di massima affluenza il Comune gestisce autonomamente i flussi veicolari applicando un filtro accessi in località Cervara, finalizzato ad autorizzare residenti e lavoratori, ed a far affluire il numero di auto compatibile con i parcheggi disponibili in tempo reale. Il coordinamento di tutto il processo è in capo alla polizia municipale di Portofino che si avvale di un dispositivo elettronico di controllo posti auto disponibili e viene coadiuvata dal personale che gestisce l'autosilos.</p>					
<p>B) Evidenzia la necessità di avviare, con il contributo del Comune, una verifica della rete elettrica del contesto in cui sarà predisposto il capolinea del futuro bus elettrico Portofino in Piazza Libertà, per la predisposizione un adeguato punto di ricarica elettrica.</p>					
VALUTAZIONE ACCOGLIMENTO E CONTRODEDUZIONI					
<i>Valutazione</i>	<i>Motivazione</i>			<i>Modifiche / Integrazioni al PUMS adottato</i>	
A) PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Si condivide la necessità evidenziata di risolvere le rilevanti criticità del sistema attuale della mobilità del Tigullio occidentale e la necessità di servizio di trasporto pubblico continuativo. Occorre tuttavia evidenziare che l'accesso libero sino a saturazione del silos di Portofino richiede, comunque, un diverso controllo si ritiene non sia sufficiente il filtro accessi in località Cervara o in località Punta Pedale: occorre integrare il sistema di informazione relativo la disponibilità di aree di sosta e servizio di trasporto pubblico già a Santa Margherita e Rapallo, per prevenire fenomeni di congestione del traffico veicolare sulla litoranea e la conseguente inibizione del passaggio regolare dei bus.			Nessuna modifica	
B) ACCOGLIBILE	Nella scheda dell'intervento prioritario n.4 "Mobilità pubblica nel Tigullio occidentale: controllo accessi privati e navetta Rapallo - Santa Margherita Ligure – Portofino" è previsto un sistema			Nessuna modifica	

	<p>integrato di TPL elettrico di collegamento tra Rapallo (loc. S.Pietro /casello A12), S. Margherita Ligure e Portofino. Al punto 5 <i>CARATTERISTICHE FUNZIONALI, TECNICHE, ECONOMICHE E GESTIONALI</i> della scheda è già evidenziato, tra l'altro, che</p> <p><i>Il progetto deve verificare la sostenibilità tecnico-economica della scelta del mezzo elettrico e delle due stazioni di ricarica, in rapporto a:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- ...<i>(omissis)</i>- <i>adeguatezza della rete di fornitura energetica per le stazioni di ricarica ... (omissis)</i>	
--	---	--

N.	4	Data	13/06/2019	Rif.	PEC CMGE n.29632 del 13/06/2019 PEC Prot. n. 213508/VAS del 13/06/2019 PEC Prot. n. PG/2019/185287 del 23/05/2019
Ente / Soggetto proponente		Comune di GENOVA - Direzione Ambiente, Ufficio V.I.A. - V.A.S. U.O.C. Acustica della Direzione Ambiente			
Sintesi contenuti dell'osservazione / contributo					
Si condividono gli obiettivi di sostenibilità e le strategie descritte per il loro raggiungimento, ciascuna delle quali può concorrere all'obiettivo principale, relativo alla riduzione dell'inquinamento acustico. Tuttavia i molteplici parametri che incidono sulla realizzazione e le innumerevoli variabili possibili rendono, al momento, impossibile stimare la futura efficacia degli interventi relativi all'abbattimento della rumorosità da traffico.					
A) Risulta, pertanto, necessario effettuare, in un primo tempo, mirate ed approfondite indagini acustiche per ciascun progetto previsto, nel momento della sua realizzazione, allo scopo di poter monitorare prima lo stato attuale – sul quale dovrà basarsi una seria valutazione d'impatto acustico – e, in un secondo tempo, un'indagine di verifica dell'efficacia, in termini di riduzione dell'inquinamento acustico, dell'intervento effettuato.					
B) Si chiede, inoltre, quando possibile, che le operazioni di monitoraggio acustico, per quanto attiene l'inquinamento acustico degli assi stradali oggetto d'intervento pianificato dal Piano, possano essere realizzate nei modi previsti dal D.lgs 194/2005 e s.m. e i. allo scopo di poter essere direttamente confrontabili con le mappature acustiche esistenti e/o di poter essere recepite per i loro prossimi aggiornamenti.					
VALUTAZIONE ACCOGLIMENTO E CONTRODEDUZIONI					
Valutazione	Motivazione			Modifiche / Integrazioni al PUMS adottato	
A) ACCOGLIBILE	Gli approfondimenti richiesti inerenti le indagini acustiche, già previsti dal piano e dal relativo rapporto ambientale, riguardano la fase di attuazione del piano (progettazione e realizzazione degli interventi).			Nessuna modifica	
B) ACCOGLIBILE	L'effettuazione delle operazioni di monitoraggio acustico, per quanto attiene l'inquinamento acustico degli assi stradali oggetto d'intervento pianificato dal Piano, sono previste nei modi previsti dal D.lgs 194/2005 e s.m. e i. (cfr. Rapporto ambientale cap. 10. <i>EFFETTI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE</i> , cap. 11 <i>MISURE MITIGATIVE E COMPENSATIVE</i> e cap. 12 <i>MONITORAGGIO</i>).			Nessuna modifica	

N.	5	Data	14/06/2019	Rif.	Mail da: segreteria@comune.rossiglione.ge.it
Ente / Soggetto proponente		Unione dei Comuni delle Valli Stura Orba Leira : MELE - MASONE - CAMPOLIGURE - ROSSIGLIONE - TIGLIETO			
Sintesi contenuti dell'osservazione / contributo					
A) Bretella Prà-Borzoli sottoutilizzata per mancanza doppio binario sulla linea Genova-Ovada-Acqui. Anche le stazioni provviste di doppio binario per incrocio in alcuni casi non hanno una lunghezza di doppio binario sufficiente alle composizioni lunghe dei merci. Non attrezzata per trasporto passeggeri, utilizzo limitato.					
B) Frana di Mele, in attesa di sistemazione da 18 anni. Riduzione capacità infrastrutturale e allungamento dei tempi di percorrenza.					
C) Tenere conto dei flussi passeggeri provenienti dal Piemonte (Acquese, Ovadese, Novese). L'effetto di attrazione di Genova supera i confini metropolitani e regionali.					
D) Ridurre i punti di rottura nei percorsi e negli spostamenti dei viaggiatori. Meno punti di rottura e cambio di mezzo aumentano sensibilmente la percezione di soddisfazione del servizio da parte dell'utente.					
E) Trasporto su gomma ATP: ideare un servizio omogeneo da Levante a Ponente. Ripristinare corse fino in centro anche da Ponente, come già fatto per il Levante.					
F) Scarsa attenzione al Ponente e alla valle Stura in particolare.					
G) Commistione ATP e AMT su Mele da risolvere.					
H) Ripristinare integrazione oraria ferro-gomma in Valle Stura deterioratasi negli ultimi anni.					
I) Servizio gomma Valle Stura. Occorre distinguere due flussi di viaggiatori, "pendolari" che entrano ed escono dalla valle e "occasionalisti" per spostamenti sia interni alla valle che esterni. Numeri ed esigenze diverse. Valutare se adottare modelli di servizio diversi ma più calzanti per le diverse esigenze.					
L) Ferrovia. Atteso miglioramento tempi di percorrenza dopo gli interventi al nodo ferroviario di Genova, soprattutto nella tratta Borzoli - Brignole.					
M) Invecchiamento popolazione. Considerare tali ripercussioni sul servizio trasporti e considerare la possibilità di servizi a chiamata per soddisfare esigenze particolari e non ricorrenti.					
VALUTAZIONE ACCOGLIMENTO E CONTRODEDUZIONI					
Valutazione	Motivazione			Modifiche / Integrazioni al PUMS adottato	
A) ACCOGLIBILE	La risoluzione della criticità segnalata, che riguarda la rete ferroviaria, non attiene allo specifico campo di azione del PUMS.			Integrazione delle criticità nell'analisi SWOT - Cap.1.6.7, Pag. 112, con l'indicazione:	

	L'osservazione è comunque accoglibile quale segnalazione di una criticità sulla linea ferroviaria Genova-Ovada-Acqui.	<i>“- Inadeguatezza della linea Genova-Ovada-Acqui (e conseguente sottoutilizzo della bretella Prà-Borzoli) e ...”</i>
B) ACCOGLIBILE	<p>La risoluzione della criticità segnalata (*), che riguarda la rete ferroviaria, non attiene allo specifico campo di azione del PUMS.</p> <p>L'osservazione è comunque accoglibile quale segnalazione di una criticità sulla linea ferroviaria Genova-Ovada-Acqui.</p> <p><i>(*) Il 20 ottobre 2000 a nord della stazione di Mele sulla linea Acqui-Genova si verificò una frana di vaste proporzioni che chiuse l'ingresso alla galleria del Turchino che si dirama da questa stazione. La linea ferroviaria fu interrotta per 6 mesi tra Campoligure e Genova e riaperta l'8 marzo 2001 con una variante di tracciato tutt'ora esistente da percorrere a velocità ridotta riducendo ulteriormente le già basse potenzialità della linea.</i></p>	<i>Integrazione delle criticità nell'analisi SWOT - Cap.1.6.7, Pag. 112, con l'indicazione: “- e riduzione potenzialità della linea dovuta alla frana presso Mele.”</i>
C) ACCOGLIBILE	<p>IL PUMS tiene conto dei flussi passeggeri provenienti dal Piemonte (Acquese, Ovadese, Novese), così come di tutti i flussi che hanno origine/destinazione all'esterno della città metropolitana.</p> <p>Cfr. PUMS cap.1.4.2 <i>Matrice Origine/Destinazione degli spostamenti</i> e Allegato 3 <i>“Il modello di traffico per la simulazione degli scenari”</i>.</p>	Nessuna modifica
D) ACCOGLIBILE	<p>La riduzione delle “rotture di carico” contraddice in parte il modello di organizzazione del TPL prefigurato dal PUMS, che si fonda (nello scenario finale) sull'interscambio tra le linee di adduzione secondarie e gli assi di forza primari del capoluogo genovese; un buon compromesso tra efficienza del modello e comodità per l'utente può essere rappresentato dalla previsione di alcune corse dirette in centro (al massimo 2 corse) senza “punti di rottura” intermedi.</p> <p>Impostazione poi da verificare con il completamento delle azioni previste dal PUMS e l'attivazione del sistema regionale di bigliettazione elettronica.</p>	<p>Integrazione del cap. 3.2 Azioni (relative al paragrafo <i>“Revisione delle reti di trasporto extraurbano”</i>: ...(omissis) - <i>Nuovo capolinea Arenzano FS – potrebbe diventare il riferimento per la linea urbana Arenzano-Val Lerone (polo industriale) evitando sovrapposizioni con le locali da/per l'ospedale.</i> - <i>Previsione di un numero limitato di corse “dirette” tra la valle Stura e il capoluogo genovese senza “punti di rottura” intermedi del servizio.</i></p>

<p>E) ACCOGLIBILE</p>	<p>Il PUMS si è fatto carico di affrontare le criticità del sistema di mobilità nelle vallate interne e nei territori montani dell'area vasta metropolitana, raccordando obiettivi, strategie e azioni con quelli di altri programmi e piani di livello nazionale e regionale. A titolo esemplificativo si evidenzia il rapporto con il Progetto nazionale Aree interne e le relative previsioni di interventi per la mobilità sostenibile, rispondenti alle peculiari esigenze dei territori interni (trasporto a domanda, rinnovo parco mezzi, servizi integrativi al TPL, interscambio, mobilità elettrica). (Cfr. in particolare: cap. 3.2 Azioni, par. "Mobilità sostenibile nelle aree interne", pag. 159)</p>	<p>Nessuna modifica</p>
<p>F) ACCOGLIBILE</p>	<p>Il PUMS prevede l'organizzazione di un sistema complessivo di mobilità sostenibile, in cui il Ponente genovese e la valle Stura rivestono un ruolo rilevante per il raggiungimento degli obiettivi e l'attuazione delle strategie proposte. Si richiamano, a titolo esemplificativo, le strategie e relative azioni previste dal piano (cap. 3.1 e 3.2) per l'interscambio modale ferro-gomma ad Arenzano, Cogoleto e nelle valli interne (cfr. pag. 141-143) per il rafforzamento del TPL e la razionalizzazione dello stazionamento (cfr. pag.157), per l'integrazione con il sistema della mobilità dolce (cfr. pag.164). Riguardo al ripristino delle corse da Ponente verso il centro si veda anche il precedente punto D).</p>	<p>Nessuna modifica</p>
<p>G) ACCOGLIBILE</p>	<p>Il PUMS promuove decisamente la strategia dell'integrazione tariffaria e di orari/servizi, che rappresenta una condizione ineludibile per conseguire l'obiettivo dell'intermodalità. (cfr. PUMS - Cap.3.1 Strategia 2, pag.132 - <i>integrazione tra i diversi operatori del TPL (Trenitalia, ATP, AMT, battelli) in rapporto a bigliettazione, orari, servizi in rete.</i> cap. 3.2 azioni, par. "Integrazione dei servizi TPL", pag. 157)</p>	<p>Nessuna modifica</p>

	In coerenza con la strategia sopra indicata il servizio Mele/Acquasanta impone una valutazione e soluzione congiunta ATP-AMT.	
H) ACCOGLIBILE	Il PUMS promuove decisamente la strategia dell'integrazione tariffaria e di orari/servizi, che rappresenta una condizione ineludibile per conseguire l'obiettivo dell'intermodalità. (cfr. PUMS - Cap.3.1 Strategia 2, pag.132 - <i>integrazione tra i diversi operatori del TPL (Trenitalia, ATP, AMT, battelli) in rapporto a bigliettazione, orari, servizi in rete.</i> cap. 3.2 azioni, par. "Integrazione dei servizi TPL", pag. 157)	Nessuna modifica
I) ACCOGLIBILE	Il PUMS prevede azioni per il TPL specificamente riferite alla mobilità "sistematica" e alla mobilità "occasionale", quale ad esempio quella turistica o connessa ad eventi, rispondenti alle peculiari esigenze delle due diverse tipologie di domanda. (cfr. cap. 3.2, <i>Infomobilità e integrazione dell'offerta ai flussi turistici sul territorio metropolitano</i> , pag. 158).	Nessuna modifica
L) ACCOGLIBILE	IL PUMS riconosce ampiamente i benefici che deriveranno dalla realizzazione del nuovo nodo ferroviario genovese, compreso il miglioramento dei tempi di percorrenza. (Cfr. - cap. 1.1.3, par. "Il progetto di metropolitanizzazione ferroviaria integrata con il sistema della mobilità e di progetti di trasformazione urbana", pag.27; - cap.3.1 Strategie. Par. <i>La strategia di fondo: la cura del ferro</i> ", pag. 127; - cap.3.2 Strategia 2 - <i>La ferrovia metropolitana (LINEA "F")</i> , pag. 149; - cap. 4.3 - <i>Scenario di riferimento</i> , pag. 186 e segg.)	Nessuna modifica
M) ACCOGLIBILE	Il PUMS tiene in debita considerazione le criticità connesse all'invecchiamento della popolazione, ponendo particolare attenzione a tutta l'utenza debole. Uno degli obiettivi "specifici" individuati dal PUMS di CMGE è "D5.Garantire l'accessibilità alle persone con mobilità ridotta"; cfr. Cap.2.1 "Macro obiettivi e obiettivi specifici", pag.118 Tra le strategie ed azioni conseguenti si evidenzia la promozione di servizi TPL a domanda (cfr. Par. <i>Revisione delle reti TPL</i> , pag. 156) ed il trasporto a chiamata nelle aree interne (pag. 159), il	Nessuna modifica

	<p>miglioramento degli attraversamenti pedonali, delle fermate TPL, ecc. (cfr. Par. <i>“Sicurezza stradale, aree pedonali e isole ambientali”</i>, pag. 134), le azioni per promuovere un cultura della sicurezza e della mobilità sostenibile attenta alle esigenze delle fasce deboli della popolazione (cfr. pag.174 e segg.).</p>	
--	---	--

N.	6	Data	20/06/2019	Rif.	PEC n.30874 del 20/06/2019
Ente / Soggetto proponente		ARPAL - Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente ligure			
<i>Sintesi contenuti dell'osservazione / contributo</i>					
<p>A) In merito alla qualità dell'aria ambiente si evidenzia che le osservazioni formulate da ARPAL, trasmesse con nota prot. 22843 del 26/07/2018, in fase di consultazione-scoping nell'ambito della VAS ex Art.8 LR 32/2012 smi sono state recepite nella documentazione del piano e nel rapporto ambientale.</p>					
<p>B) In merito al tema Biodiversità il quadro di riferimento delineato è adeguato al livello di approfondimento del piano.</p> <p>Nel caso in cui, in fase attuativa, si dovesse rendere necessaria l'effettuazione di una procedura di valutazione d'incidenza o anche solo di pre-valutazione, occorrerà prendere in considerazione la totalità delle segnalazioni naturalistiche contenute negli strumenti di riferimento regionali (LiBiOss). Occorrerà altresì contestualizzare le incidenze, anche provvedendo a rilievi specifici in ambito florofaunistico, se la natura delle interazioni previste lo richiederanno.</p> <p>Con riferimento alle criticità segnalate nella relazione di incidenza, si sottolinea in particolare la situazione dell'Entella. Si ritiene che questa sia l'area maggiormente sensibile, in cui dovranno concentrarsi gli approfondimenti effettuati in seno al PUMS. Si tratta infatti di una zona estremamente antropizzata, in cui gli interventi che si sono susseguiti negli anni in ambito perifluviale hanno portato ad un notevole impoverimento della biodiversità originaria, sulla base della quale era stato a suo tempo individuato il SIC, oggi ZSC. Ci si riferisce soprattutto agli habitat perifluviali, che forniscono rifugio e risorse trofiche alle ricche comunità ornitiche, le quali hanno determinato la designazione dell'area come sito Natura 2000. Purtroppo questi ambiti sono quelli direttamente interessati da interventi di mobilità sostenibile, principalmente piste ciclabili che, a volte senza neppure averne consapevolezza, creano la distruzione totale della funzione ecologica svolta da questi ambienti.</p> <p>Si ritiene pertanto che l'intervento nel suo complesso (mobilità dolce e parcheggio) richieda un'approfondita valutazione d'incidenza fin dalle fasi preliminari di progettazione, al fine di valutare l'attuale situazione del conteso naturalistico, gli effetti determinati dalle azioni previste, ed adottare gli accorgimenti idonei al mantenimento ed al ripristino, laddove necessario, delle funzionalità ecologiche, con particolare riferimento all'ambito perifluviali.</p> <p>Inoltre dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti utili ad evitare che la frequentazione antropica contribuisca ad accentuare il degrado degli habitat, attraverso per esempio l'abbandono di rifiuti, l'agevolazione della diffusione di specie aliene, ecc.</p> <p>Per le restanti previsioni, potenzialmente suscettibili di generare incidenza in area ZSC, si ritiene che la necessità di procedere ad ulteriori approfondimenti possa essere valutata caso per caso, attraverso la redazione di una pre-valutazione. Ci si riferisce soprattutto alle seguenti strategie ed azioni (i numeri fanno riferimento alla suddetta elencazione): 1.a, 1.c, 2.a, 2.b, 2.c, 2.e, 7.a.</p> <p>Le tipologie di incidenza a cui presumibilmente si dovrà prestare maggiore attenzione sono determinate dagli eventuali effetti sulle zone umide e dai danni (distruzione/degrado) cagionati agli habitat, ancorché limitati alla fase di cantiere. Un approfondimento relativamente a questo tipo di incidenze si ritiene opportuno venga eseguito sia in presenza di ZSC/ZPS sia in presenza di altri elementi della RER, specialmente se si tratta di corridoi fluviali.</p>					

<i>VALUTAZIONE ACCOGLIMENTO E CONTRODEDUZIONI</i>		
<i>Valutazione</i>	<i>Motivazione</i>	<i>Modifiche / Integrazioni al PUMS adottato</i>
A) ACCOGLIBILE	L'osservazione riscontra che nel PUMS e nel Rapporto ambientale sono state recepite le osservazioni formulate in fase di scoping sul tema della qualità dell'aria ambiente.	Nessuna modifica
B) ACCOGLIBILE	Sul tema biodiversità lo studio di incidenza allegato al PUMS pone in evidenza gli elementi di attenzione e potenziale criticità, specie con riferimento alla ZSC della piana dall'Entella e agli habitat perifluviali, nonché agli ulteriori elementi della rete ecologica presenti; si concorda sul fatto che gli approfondimenti relativi possono essere sviluppati soltanto in fase di attuazione delle previsioni del PUMS.	Nessuna modifica

N.	7	<i>Data</i>	03/07/2019	<i>Rif.</i>	PEC n. 33071 del 03/07/2019 Prot. PG/2019/194668
<i>Ente / Soggetto proponente</i>		REGIONE LIGURIA – DIPARTIMENTO AGRICOLTURA, TURISMO, FORMAZIONE E LAVORO – Settore politiche delle aree interne, antincendio, forestazione, parchi e biodiversità			
<i>Sintesi contenuti dell'osservazione / contributo</i>					
<p>A) Viene riscontrato che il Piano interessa, in larga parte, la riorganizzazione del sistema di mobilità interessando generalmente gli ambiti urbani con ricadute prevalenti sulla viabilità esistente, che non si sovrappongono a elementi della rete Natura 2000, né della rete Ecologica Regionale.</p> <p>Si ravvisano potenziali interferenze con alcuni degli interventi prioritari, in particolare per quanto riguarda la realizzazione dei parcheggi di interscambio. Il parcheggio previsto presso il casello di Genova Nervi non dovrebbe causare impatti diretti, dal momento che la ZSC IT1331718 “Monte Fasce”, risulta posta a circa 300 m di distanza e l’area ipotizzata per il parcheggio si attesta esternamente a tale zona.</p> <p>Per quanto riguarda invece le previsioni nella valle dell’Entella si ravvisano potenziali impatti diretti sulla ZSC IT1332717 “Foce e medio corso del fiume Entella” e sugli elementi della rete ecologica regionale, presenti in particolare proprio nella loc. di s. Lazzaro, interessata dalla realizzazione di un parcheggio di interscambio pubblico/privato. Le stesse piste ciclabili dovranno tener conto della ZSC, evitando di comportare impatti diretti, quali un tracciato all’interno della Zona, e indiretti, come ad esempio la necessità di interventi sulla sponda o sulla vegetazione ripariale finalizzati a garantire la sicurezza idraulica o la percezione visiva della pista ciclabile.</p> <p>Come indicato nello studio di incidenza sarà necessario approfondire quegli interventi che andranno a interessare, direttamente o indirettamente, le ZSC o gli elementi della rete ecologica regionale, tenendo conto di quanto indicato dalle Misure di Conservazione vigenti e dagli eventuali Piani di Gestione in via di definizione.</p>					
<p>B) Viene segnalato che le ZSC - IT1331012 “Lago Marcotto - Roccabruna - Gifarco - Lago della Nave” e IT1331721 “Val Noci - Torrente Geirato – Alpesisa” sono attualmente gestite dall’Ente Parco Naturale Regionale dell’Antola, così come stabilito dall’art.30 della L.R. 19 aprile 2019 n. 3.</p>					
VALUTAZIONE ACCOGLIMENTO E CONTRODEDUZIONI					
<i>Valutazione</i>	<i>Motivazione</i>			<i>Modifiche / Integrazioni al PUMS adottato</i>	
A) ACCOGLIBILE	Sul tema biodiversità lo studio di incidenza allegato al PUMS pone in evidenza gli elementi di attenzione e potenziale criticità, specie con riferimento alla ZSC della piana dall’Entella e agli habitat perifluviali, nonché agli ulteriori elementi della rete ecologica presenti; i relativi approfondimenti possono essere sviluppati soltanto in fase di attuazione delle previsioni del PUMS.			Nessuna modifica	
B) ACCOGLIBILE	La modifica dell’Ente gestore per le due ZSC indicate è avvenuta dopo l’adozione del Piano.			Inserimento dell’aggiornamento nello Studio di incidenza, Cap. 1,	

	<p>Si accoglie la segnalazione quale aggiornamento della parte introduttiva dello studio di incidenza.</p>	<p>pag. 5, degli elenchi ZSC suddivisi per Ente gestore , e inserimento della nota : <i>(elenco modificato ex art.30 della L.R. 3/2019)</i> e modifica delle cartografie riportate a pag. 7, 14, 15.</p>
--	--	--

N.	8	Data	05/07/2019	Rif.	Prot. Comune di Genova n. 240321/2019
Ente / Soggetto proponente		S. COSTA (Capogruppo Consiliare di "Vince Genova" COMUNE GENOVA)			
Sintesi contenuti dell'osservazione / contributo					
Segnala l'opportunità di pianificare e realizzare un percorso ciclopedonale lungo l'asse della Val Polcevera, in coerenza con l'obiettivo di sviluppo del tema della mobilità sostenibile. Allega una planimetria con riportate le diverse ipotesi realizzative.					
VALUTAZIONE ACCOGLIMENTO E CONTRODEDUZIONI					
Valutazione	Motivazione			Modifiche / Integrazioni al PUMS adottato	
A) ACCOGLIBILE	<p>Nel Piano è già presente la proposta di realizzare un percorso ciclopedonale lungo l'asse della Val Polcevera, interconnesso con gli sviluppi trasportistici e le previsioni di rigenerazione urbana.</p> <p>Cfr. Cap. 3.2 Azioni - pag. 163 <i>"... È inoltre ipotizzabile, in relazione agli sviluppi trasportistici e urbanistici, ancora largamente in via di definizione, connessi alla ricostruzione del viadotto sul Polcevera e alla rigenerazione urbana programmata nelle zone interessate dal crollo del ponte Morandi, la realizzazione di una ulteriore pista ciclabile lungo l'asse della Val Polcevera, secondo un tracciato che andrà, eventualmente, reso compatibile con le altre realizzazioni urbanistiche e trasportistiche di cui sopra, oggi in fase di elaborazione, e che si prevede possano seguire in tempi relativamente brevi la fase della ricostruzione. ..."</i></p> <p>e pag. 164, per quanto concerne le ulteriori estensioni verso l'alta valle Polcevera: <i>"...Nella Val Polcevera, gravata dalla difficile coesistenza tra le aree urbane e le grandi infrastrutture, si propone di individuare una rete ciclo-pedonale, correlata ad una più ampia azione di riqualificazione e rigenerazione urbana (masterplan della Val Polcevera), che colleghi Fiumara con Pontedecimo con estensioni nei sistemi vallivi dell'alta Val Polcevera (es. lungo la valle del t. Secca), e interconnetta i principali poli di servizi pubblici (es. villa Serra a Comago). ..."</i></p>			Nessuna modifica	

N.	9	Data	09/07/2019	Rif.	PEC CMGE n. 33923 Prot. Com. Genova n. PG/2019/241791 del 08/07/2018
Ente / Soggetto proponente		S. BALLEARI (Assessore mobilità e Trasporto Pubblico Locale - Comune di GENOVA)			
Sintesi contenuti dell'osservazione / contributo					
<p>Viene premesso che il PUMS, in quanto piano strategico di medio-lungo termine, affronta problemi di mobilità la cui soluzione richiede investimenti e quindi risorse finanziarie e tempi tecnici di realizzazione, oltre che la realizzazione di politiche urbane/metropolitane complesse e intersettoriali. Esso stima le risorse economiche che, realisticamente e con tutte le aleatorietà del caso, potrebbero essere disponibili per la Città metropolitana nell'arco dei dieci anni.</p> <p>In particolare, il PUMS adottato prevede, per quanto riguarda il Comune di Genova:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Assi di Forza (Val Bisagno, Centro, Levante, Ponente) - Monorotaia Erzelli - Metropolitana 1 / Completamento linea Pallavicini – Terralba. <p>Si ritiene che le sopracitate azioni possano essere ragionevolmente poste in essere nell'arco di validità del PUMS, e in aggiunta a quanto previsto possano essere inseriti nel PUMS, come prospettato nel corso della Conferenza Stampa, tenutasi presso questa Amministrazione il 17 aprile u.s., quindi posteriormente all'ufficiale adozione del Piano avvenuta il 10 aprile, i seguenti due interventi infrastrutturali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sky Tram Val Bisagno - Metropolitana 2 / Diramazione verso Sampierdarena. <p>Trattasi di opere da valutare opportunamente in quanto progettazioni di lungo periodo cui la cittadinanza, come noto, è fortemente interessata; esse necessiteranno di opportune simulazioni trasportistiche, calcolo degli indicatori di performance, analisi relative al rischio idrogeologico e all'impatto paesaggistico, nonché di stime economiche.</p> <p>In questa fase, a livello preliminare le due infrastrutture ipotizzate sono caratterizzate come segue.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Metropolitana 2/diramazione verso Sampierdarena <ul style="list-style-type: none"> - Estensione del sistema metropolitana verso ponente con una diramazione che colleghi la delegazione di Sampierdarena con la linea in esercizio, sfruttando la predisposizione già esistente nella stazione di Dinegro. - Lunghezza tracciato = 2,5 km. - 4 stazioni in ipotesi (WTC / Matitone, Scassi, Montano, Fiumara). • Sky Tram Val Bisagno (Sistema di trasporto rapido di massa tra Stazione Brignole e Molassana) <ul style="list-style-type: none"> - Infrastruttura sopraelevata (monorotaia o light rail) senza interferenze con la viabilità ordinaria - Lunghezza della linea = 6,5 km - 8 / 9 fermate inclusi capilinea - Distanza media tra le fermate = ca. 800 m - Tempo di percorrenza tra i capilinea = ca. 15 min - In corso le attività preliminari di valutazione delle alternative tecnologiche - Stima tempi per progettazione e realizzazione = 4 anni complessivi - Costo complessivo stimato = 350 M€ (progettazione, realizzazione civile e impianti, materiale rotabile). 					

VALUTAZIONE ACCOGLIMENTO E CONTRODEDUZIONI		
Valutazione	Motivazione	Modifiche / Integrazioni al PUMS adottato
A) ACCOGLIBILE	<p>Le previsioni relative alle infrastrutture “Metropolitana 2/diramazione verso Sampierdarena” e “Sky Tram Val Bisagno” sono coerenti con gli obiettivi e le strategie del PUMS. Sono pertanto inserite in via preliminare e con la attuale caratterizzazione, poiché richiedono ulteriori approfondimenti e valutazioni sotto i profili trasportistici, ambientali, paesaggistici ed economici.</p>	<p>Cap. 3.2 Azioni - Pag. 148 e segg. A conclusione del paragrafo LINEA METROPOLITANA (LINEA “M”) è inserita la seguente frase a pag.150: <i>“In aggiunta a quanto sopra indicato ed in un orizzonte di lungo periodo può essere ipotizzata la realizzazione della “Linea Metropolitana 2 / diramazione verso Sampierdarena”, che consiste nella estensione del sistema metropolitana verso ponente con una diramazione che colleghi la delegazione di Sampierdarena con la linea in esercizio, sfruttando la predisposizione già esistente nella stazione di Dinegro. Tale linea è caratterizzata da una lunghezza del tracciato pari a circa 2,5 km e dalla previsione di 4 stazioni (WTC / Matitone, Scassi, Montano, Fiumara).”</i></p> <p>A conclusione del paragrafo LINEA DELLA VAL BISAGNO (LINEA “VB”) È inserita la seguente frase a pag.151: <i>“In aggiunta a quanto sopra indicato ed in un orizzonte di lungo periodo può essere ipotizzata la realizzazione dello Sky Tram Val Bisagno (Sistema di trasporto rapido di massa tra Stazione Brignole e Molassana, costituito da una infrastruttura sopraelevata (monorotaia o light rail) senza interferenze con la viabilità ordinaria, e caratterizzato da una lunghezza della linea pari a circa 6,5 km, 8 / 9 fermate inclusi capilinea ed una distanza media tra le fermate pari a circa 800 m ed un tempo di percorrenza tra i capilinea di circa 15 min. Sono in corso le attività preliminari di valutazione delle alternative tecnologiche e sono stimati tempi per progettazione e realizzazione pari a 4 anni complessivi. Il costo complessivo è stimato in circa 350 M€ (progettazione, realizzazione civile e impianti, materiale rotabile).”</i></p> <p>Cap. 4.4 Scenari alternativi di piano - pag. 191 e segg.</p>

		<p>A conclusione del paragrafo è inserita la seguente frase a pag.192:</p> <p><i>“Le azioni comprese nello scenario 1, comprensivo di tutti gli interventi, si ritiene possano essere realisticamente poste in essere nell’arco di validità decennale del PUMS.</i></p> <p><i>In aggiunta a tali azioni possono essere prospettati, in un orizzonte di più lungo periodo, gli interventi infrastrutturali relativi allo Sky Tram Val Bisagno, un sistema di trasporto rapido di massa tra la stazione Brignole e Molassana, e la Metropolitana 2 / Diramazione verso Sampierdarena, già richiamati nella loro caratterizzazione preliminare nel precedente “cap. 3.2 Azioni” per la strategia n.2. Si tratta di progettazioni di lungo periodo da valutare opportunamente mediante simulazioni trasportistiche, calcolo degli indicatori di performance, analisi relative al rischio idrogeologico e all’impatto paesaggistico, nonché attraverso stime economiche.”</i></p>
--	--	--

OSSERVAZIONI DA ALTRI ENTI O ASSOCIAZIONI E CITTADINI

N.	10	Data	08/06/2019	Rif.	https://pums.cittametropolitana.genova.it/PARTECIPA
Ente / Soggetto proponente		FIAB – Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta Arch. Giorgio Ceccarelli - Coordinatore FIAB Liguria, Piemonte e Valle d'Aosta			
Sintesi contenuti dell'osservazione / contributo					
A) Viene rilevata la difformità del PUMS rispetto a quanto prescritto all'art. 6 della Legge 2/2018 "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica" che prevede la redazione del BICIPLAN come piano di settore del PUMS.					
B) Disponibilità a collaborare per lo sviluppo e l'approfondimento dei temi di competenza della Federazione.					
VALUTAZIONE ACCOGLIMENTO E CONTRODEDUZIONI					
Valutazione		Motivazione		Modifiche / Integrazioni al PUMS adottato	
A) NON ACCOGLIBILE		<p>Il BICIPLAN, definito dalla Legge 2/2018 come piano di settore del PUMS, di cui costituisce uno strumento di attuazione. Sarà sviluppato a seguito dell'approvazione del PUMS e ne attuerà, in particolare, la strategia volta ad "integrare la mobilità dolce con gli altri sistemi di trasporto"(cfr. pag. 133 e pag. 162 e segg. del PUMS di CMGE). Il PUMS costituirà lo strumento sovraordinato per l'inquadramento dei PUT e dei BICIPLAN, come espressamente indicato già nell'introduzione del PUMS di CMGE (cfr. pag.13).</p> <p>Inoltre la legge 2/2018 prevede un modello di pianificazione "a cascata", per cui i BICIPLAN debbono essere coerenti con il piano regionale della mobilità ciclistica, che a loro volta devono rapportarsi con il piano nazionale. CMGE si è coordinata con Regione Liguria per il necessario raccordo tra i diversi livelli di pianificazione. Ad oggi risulta in corso di redazione il piano nazionale, di cui è prevista la conclusione a dicembre 2019.</p> <p>Infatti all'art.7 "Disposizioni particolari per le città metropolitane e per le province" la Legge 2/2018 prevede che:</p>		Nessuna modifica	

	<p>(...) 2. Le città metropolitane e le province, nell'ambito dell'esercizio delle funzioni di cui all'art.1, c. 85, lett. a) e b), della legge 7 aprile 2014, n.56, definiscono gli interventi di pianificazione finalizzati a promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, <u>in coerenza con il piano regionale della mobilità ciclistica</u> di cui all'art. 5 e con i piani di cui al c.1 dell'art. 6. (...)</p> <p>3. Gli strumenti di pianificazione di cui al c.2 individuano la rete ciclabile e ciclopedonale nel territorio di competenza, in attuazione e a integrazione della rete di livello regionale e in corrispondenza con le reti individuate nei biciplan.(...)</p>	
<p>B) ACCOGLIBILE</p>	<p>Lo sviluppo del BICIPLAN, previsto tra le azioni per attuare la strategia del PUMS n. 3 “Integrare la mobilità dolce con gli altri sistemi di trasporto” (cfr. pag.162), deve prevedere un adeguato processo partecipativo, che coinvolgerà quali portatori di interesse essenziali anche le associazioni del settore.</p>	<p>Integrazione delle azioni relative alla Strategia n. 3 “Integrare la mobilità dolce con gli altri sistemi di trasporto” con l’indicazione seguente (a pag.162 del piano adottato):</p> <p><i>Il Biciplan sarà sviluppato tramite un adeguato processo partecipativo, che coinvolgerà quali portatori di interesse essenziali le amministrazioni comunali, i competenti settori della Regione Liguria, i gestori delle reti viarie e dei sottoservizi, le attività commerciali e produttive, le scuole, le associazioni che promuovono la mobilità ciclistica, oltre che i cittadini e - più in generale - tutti i city-users.</i></p>

N.	11	Data	09/06/2019	Rif.	https://pums.cittametropolitana.genova.it/PARTECIPA
Ente / Soggetto proponente		P. NOLI, E. ODINO - CONSIGLIERI COMUNALI DI BUSALLA – LISTA “PATTO PER BUSALLA E LA VALLE SCRIVIA”			
<i>Sintesi contenuti dell’osservazione / contributo</i>					
<p>Viene ritenuto irrazionale spostare in un eventuale parcheggio realizzato di fronte alla stazione ferroviaria le linee provenienti da nord (con un inutile incremento di traffico) quantomeno fino alla definitiva realizzazione della tangenziale urbana;</p> <p>Viene ritenuto necessario:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sgravare il centro da parcheggi spostandoli nelle nuove aree con opportuni e più fruibili collegamenti con il centro paese; - realizzare una ciclopedonale di collegamento con Sarissola in una sede diversa da quella prevista dall’attuale progetto di PUC e mediante l’introduzione del senso unico in via Navone; - la limitazione nei parcheggi pubblici bianchi e rotativi della sosta ai mezzi maggiormente inquinanti, quantomeno nei periodi in cui si verificano i picchi di emissioni. <p>Vengono conseguentemente richieste modifiche ed integrazioni relative a quanto riportato nel PUMS nell’ambito della descrizione del “quadro pianificatorio” con riferimento alle previsioni del PUC del Comune di Busalla (cap. 1.1.3 Livello locale - Piani urbanistici dei Comuni).</p> <p>Nella frase “L’obiettivo è il trasferimento dell’area di sosta delle linee di trasporto pubblico (ATP e delle linee provenienti da Voltaggio), attualmente localizzato nel centro del paese” si propone l’eliminazione delle parole “e delle linee provenienti da Voltaggio” sostituite con le parole “limitatamente alle linee da e per l’Alta Valle e per Genova”.</p> <p>La frase finale del capitolo dedicato al Comune di Busalla “nonché la realizzazione di posti auto. Tale area può assumere un ruolo importante di parcheggio di interscambio, nell’ambito di un servizio di trasporto integrato gomma-rotai” è così modificata “al fine della traslazione di una parte dei posti auto rotativi attualmente ubicati nell’asse centrale del paese, ridefinendo le aree di sosta lungo Via dell’Argine e creando adeguati collegamenti con il centro urbano . Tale area assume pertanto ruolo di interscambio, nell’ambito sia del servizio gomma rotaia sia quale terminale della pista ciclopedonale proveniente da Sarissola”.</p> <p>E’ inoltre aggiunta la seguente frase “Ai fini del risanamento e della tutela della qualità dell’aria come disposto dalla delibera di Giunta Regionale n. 941 del 16 novembre 2018 sono attuate ulteriori misure di contenimento del flusso veicolare mediante divieto di sosta nei periodi di maggiore picco delle emissioni di NOx delle vetture a benzina euro 0 e diesel euro 0, 1, 2. La realizzazione della pista ciclopedonale da Sarissola all’area antistante la stazione ferroviaria e quella del sottopasso rivestono carattere d’urgenza. La pista dovrà prevedere un percorso lungo l’asse piazza Pinan – Via Navone – ponte vecchio” e la realizzazione del senso unico in via Navone, al fine di rendere il percorso sicuro e praticabile. Ogni espansione di carattere artigianale ed industriale nell’area dei parchi ferroviari di Borgo Fornari sarà possibile solo a seguito della realizzazione e messa in esercizio della tangenziale urbana ai fini di non caricare ulteriore traffico sull’abitato di Busalla”.</p>					
VALUTAZIONE ACCOGLIMENTO E CONTRODEDUZIONI					
Valutazione	Motivazione			Modifiche / Integrazioni al PUMS adottato	
PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Le richieste di modifica inerenti le previsioni della pianificazione urbanistica comunale del Comune di Busalla, che nel PUMS viene richiamata all’interno della descrizione del “quadro pianificatorio” di livello locale Busalla, non possono essere recepite nel cap.			Nessuna modifica	

	<p>1.1.3 <i>Livello locale - Piani urbanistici dei Comuni</i> in quanto le indicazioni ivi riportate costituiscono una mera ricognizione delle previsioni contenute nei piani urbanistici vigenti.</p> <p>Nel merito dell'osservazione che critica lo <i>spostamento in un eventuale parcheggio realizzato di fronte alla stazione ferroviaria le linee provenienti da nord (con un inutile incremento di traffico) quantomeno fino alla definitiva realizzazione della tangenziale urbana</i> si evidenzia che tale indicazione non è presente nel PUMS adottato, che si limita ad indicare la stazione di Busalla tra le polarità interessate dal rafforzamento dell'intercambio ferro-gomma (cfr. cap. 3.2, pag. 147).</p> <p>Il PUMS, infatti, riguarda l'obiettivo di costituire un servizio integrato gomma-rotaia, destinando il trasporto pubblico su gomma principalmente alla circolazione nell'ambito valligiano e il trasporto su rotaia al collegamento extra territoriale ed extra regionale. Le previsioni urbanistiche dei PUC dei Comuni di Busalla (adottato) e Ronco Scrivia (in redazione in collaborazione con CMGE ed in corso di adozione) risultano coerenti con tale obiettivo e prevedono entrambi un potenziamento dei nodi di interscambio ferro-gomma.</p> <p>Le previsioni di riorganizzazione della viabilità e dei parcheggi, in particolare nell'area urbana di Busalla-Borgo Fornari, sono subordinate alla preventiva acquisizione delle aree ferroviarie dismesse da RFI ed alla realizzazione in via prioritaria della nuova viabilità tangenziale. Solo successivamente è ipotizzabile, la localizzazione di parcheggio di interscambio e capolinea bus tra linea ferroviaria e nuova tangenziale lungo lo Scrivia, così da liberare dal traffico l'asse urbano di Busalla (via Vittorio Veneto).</p> <p>La realizzazione della tangenziale urbana Busalla-Borgo Fornari può favorire, inoltre, la realizzazione di una rete ciclo-pedonale di collegamento intercomunale (in particolare di connessione con i principali poli di servizi quale l'Istituto Primo Levi di Borgo Fornari. (Cfr. Cap. 3.2, pag. 165).</p> <p>La rete della mobilità ciclopedonale di livello locale (es. collegamento con la frazione di Sarissola) deve essere affrontata attraverso una pianificazione complessiva della rete urbana di mobilità dolce a livello di ambito, che coinvolga ed integri la</p>	
--	--	--

	<p>pianificazione urbanistica in atto (PUC) e la pianificazione di settore (Biciplan, piano di settore previsto dalla Legge 2/2018 che sarà sviluppato e coordinato dal PUMS a seguito della sua approvazione).</p> <p>Le misure di contenimento del flusso veicolare ai fini del risanamento e della tutela della qualità dell'aria, in ottemperanza a quanto disposto dalla delibera di Giunta Regionale n. 941 del 16 novembre 2018, si ritiene che debbano essere stabilite dal Comune, come stabilito dalla D.G.R. stessa. Il Piano per altro richiama la sopra citata delibera indicando implicitamente la possibilità per i Comuni di adottare provvedimenti di limitazione della circolazione al fine di ridurre il rischio di superamento dei limiti di qualità dell'aria o di individuare strade urbane con particolari restrizioni.</p>	
--	--	--

N.	12	Data	11/06/2019	Rif.	PEC n.29296 del 11/06/2019
Ente / Soggetto proponente		Gruppo ABA RECCO (Abbattimento Barriere Architettoniche)			
Sintesi contenuti dell'osservazione / contributo					
<p>Chiede che venga previsto uno studio di fattibilità relativo alla realizzazione di una pista ciclopedonale nel Comune di Recco. Tale percorso dovrà essere fruibile da pedoni e ciclisti e privo di barriere architettoniche in modo che possa essere accessibile da tutti.</p> <p>Una pista ciclabile senza barriere, da realizzare nel fondovalle, che sia di collegamento tra la periferia nord del paese con il centro cittadino in cui sono localizzati i principali servizi, finalizzata al miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano, delle infrastrutture e della vivibilità degli spazi urbani, anche attraverso l'integrazione e la coerenza con la pianificazione urbanistica comunale, in fase di revisione.</p> <p>La pedonabilità nel Comune di Recco, infatti, soffre della mancanza di un unico tracciato percorribile in sicurezza da tutti i cittadini. L'area "interna" denominata Corticella (con una forte incidenza abitativa), a seguito dei processi di urbanizzazione che si sono susseguiti dal dopoguerra in poi, è sempre più "isolata" rispetto al resto del paese e all'area più costiera in cui sono concentrati i servizi principali (tra cui trasporti, farmacie, servizi postali, ecc.).</p> <p>I prossimi e futuri interventi previsti, come la realizzazione di una rotatoria nei pressi dell'uscita autostradale e la riqualificazione del complesso ex IML con la previsione di un sensibile aumento degli spazi abitativi, potrebbero essere fonte di un'ulteriore "cesura" tra periferia e centro cittadino.</p> <p>Il gruppo ABA RECCO non dispone di competenze necessarie per realizzare un'adeguata progettazione di tale infrastruttura pertanto chiede che CMGE, in accordo con il Comune di Recco e con l'Università, possa farsi carico di verificare la fattibilità della proposta quantificando anche le risorse necessarie per la sua eventuale realizzazione.</p>					
VALUTAZIONE ACCOGLIMENTO E CONTRODEDUZIONI					
Valutazione	Motivazione			Modifiche / Integrazioni al PUMS adottato	
ACCOGLIBILE	<p>La proposta di un percorso ciclopedonale, percorribile in sicurezza, di collegamento tra il centro urbano di Recco e le aree urbane periferiche risulta coerente con gli obiettivi e le strategie del PUMS ed in particolare con la strategia n. 3 "Integrare il sistema della mobilità dolce con gli altri sistemi di trasporto" (cfr. Cap.3.1 pag.133). Tra le azioni previste, con specifico riferimento all'area urbana di Recco, il piano già indica l'individuazione di "... una rete urbana di mobilità dolce, collegata con i nodi della rete del TPL e con la stazione ferroviaria, sia un sistema di percorrenze di collegamento intercomunale (cfr. Cap. 3.1, pag.164), in coerenza anche con la pianificazione urbanistica del Comune di Recco, che sta elaborando il nuovo PUC in collaborazione con CMGE.</p>			Nessuna modifica	

	<p>La richiesta di sviluppare una progettazione di fattibilità del percorso ciclopedonale attraverso l'accordo tra gli enti interessati è condivisibile, tuttavia deve essere inquadrata all'interno di una pianificazione complessiva della rete urbana di mobilità dolce a livello di ambito, che coinvolga ed integri la pianificazione urbanistica in atto (PUC) e la pianificazione di settore (Biciplan, piano di settore previsto dalla Legge 2/2018 che sarà sviluppato e coordinato dal PUMS a seguito della sua approvazione).</p>	
--	--	--

N.	13	Data	14/06/2019	Rif.	https://pums.cittametropolitana.genova.it/PARTECIPA
Ente / Soggetto proponente	GENOVA MOBILITA' DOMANI - A.PERAZZO (ASSOCIAZIONE)				
<i>Sintesi contenuti dell'osservazione / contributo</i>					
<p>L'associazione presenta un documento finalizzato ad evidenziare e migliorare il processo utilizzato per il conseguimento dei risultati proposti dal Piano.</p> <p>Il documento affronta tutti i temi del trasporto pubblico locale genovese: la rete esistente, la ferrovia, la metropolitana, le future linee di forza, la Ferrovia Genova - Casella, i parcheggi di interscambio, fino ad ipotizzare l'istituzione di un Museo dei Trasporti.</p>					
<p>A) Riguardo alla metodologia di confronto tra scenari alternativi evidenzia la mancanza di scenari alternativi a quello proposto dalla progettualità presentata al pubblico, con tre varianti atte a verificare i benefici di ciascuna macro area.</p> <p>Il modello di traffico, inoltre, non verifica né l'inserimento di una monorotaia in val Bisagno, né descrive in modo adeguato l'impianto di risalita su Erzelli, né riporta lo scenario di estensione della metropolitana a Sampierdarena, opere descritte in sede di presentazione del Piano in città metropolitana.</p>					
<p>B) Non si fa riferimento, all'interno del documento, a diversi macro-temi di fondamentale importanza sia trasportistica, sia sociale, sia ambientale per la città, tra cui il completamento del Nodo ferroviario, con l'inserimento di nuove fermate (Palmaro, Pegli Lido, Multedo, Bressanone, Forni, Teglia, eventualmente Castelletto e Albergo dei Poveri, Terralba), e all'eventuale cambio di tecnologia sull'attuale sedime ferroviario tra Voltri e Terralba con intertempo e frequenza della linea, caratteristiche del sistema (prestazioni in accelerazione e decelerazione).</p> <p>In merito al trasporto privato, l'unico intervento inserito a piano nel territorio del Comune di Genova è la Gronda di Ponente, nonostante vi sia incertezza attorno all'opera. Sembrano definitivamente abbandonati il tunnel subportuale da Caricamento a Sampierdarena che consentirebbe di liberare la città dalle auto e, soprattutto, il prolungamento della Gronda Bassa (Strada Guido Rossa) fino a Multedo come da PRG del 2010, con benefici per l'area urbana sestrese e pegliese. Ci sarebbero inoltre molte altre opere ed azioni di rilievo nel territorio comunale (collegamento del casello Aeroporto – Campi, revisione del nodo Brignole, Giusti, Invrea, pedonalizzazioni di alcune aree del centro) non considerate nel Piano.</p>					
<p>C) Rileva l'assenza di uno scenario con linee di forza tranviarie, che hanno caratteristiche prestazionali diverse dalla filovia, con coefficienti di attrazione diversi e che meritano analisi di studio dedicate, e coefficienti ambientali.</p> <p>Evidenzia una serie di vantaggi della scelta del tram rispetto al filobus, tra cui una capacità di attrazione di passeggeri superiore.</p>					
VALUTAZIONE ACCOGLIMENTO E CONTRODEDUZIONI					
Valutazione	Motivazione			Modifiche / Integrazioni al PUMS adottato	

<p>A) PARZIALMENTE ACCOGLIBILE</p>	<p>La metodologia adottata dal PUMS si fonda, come richiesto dal DM 4/8/2017, sul confronto tra scenari alternativi; l'allegato II al sopracitato Decreto prevede espressamente che <i>“gli scenari alternativi vanno costruiti ipotizzando varie combinazioni di azioni ... e possono differire tra loro anche solo sulla base di una diversa temporizzazione delle stesse azioni”</i> (cfr. punto 6).</p> <p>Il modello di traffico (allegato 3 al PUMS) verifica, in rapporto allo scenario di riferimento, sia l'inserimento della monorotaia di Erzelli, sia degli assi di forza, compreso l'asse VB - Val Bisagno.</p> <p>L'inserimento di una monorotaia in val Bisagno e l'estensione della metropolitana a Sampierdarena sono invece inserite nel Piano, in un orizzonte di lungo periodo, in recepimento di una osservazione pervenuta nella fase di consultazione pubblica (Osservazione n.9 Comune di Genova); le relative valutazioni saranno sviluppate e approfondite in sede di definizione progettuale degli interventi.</p>	<p>Nessuna modifica</p>
<p>B) PARZIALMENTE ACCOGLIBILE</p>	<p>Nello “scenario di riferimento” del PUMS sono compresi gli interventi relativi al Nodo ferroviario genovese, al Terzo Valico dei Giovi, alla Gronda autostradale di ponente, del nodo di san Benigno, nonché gli ulteriori interventi, e relativi tempi di realizzazione, previsti negli atti di pianificazione / programmazione e nei rispettivi progetti approvati.</p> <p>Per quanto concerne il tunnel sub-portuale il PUMS richiama l'intervento soltanto nella descrizione del quadro pianificatorio vigente (cfr. cap. 1.1.3), in ragione della maggiore indeterminatezza sui tempi di realizzazione rispetto alle altre grandi opere infrastrutturali sopra richiamate inserite nello “scenario di riferimento” decennale.</p> <p>Gli interventi di adeguamento della rete viaria di livello locale sono invece ascrivili alla strategia del PUMS n. 7 Adeguare la</p>	<p>Nessuna modifica</p>

	<p>rete, ..." (cfr. Cap. 3.2, pag. 174 e segg.), la cui definizione puntuale è affidata allo strumento di attuazione del PUMS: il Piano Urbano del Traffico comunale.</p>	
<p>C) NON ACCOGLIBILE</p>	<p>Nell'allegato 4 al PUMS (<i>Schede interventi prioritari</i>) sono riportati, in sintesi, i risultati delle analisi multicriteri (15 criteri di valutazione) e delle valutazioni in merito a vantaggi e svantaggi delle diverse opzioni di scelta tecnologica per gli assi di forza del TPL nel capoluogo.</p> <p>Si evidenzia comunque che la scelta strategica del PUMS riguarda, al di là della scelta tecnologica, lo sviluppo di linee di forza elettrificate (emissioni nulle in ambito urbano), su sede riservata e protetta (garanzia di efficienza e puntualità).</p>	<p>Nessuna modifica</p>

N.	14	Data	14/06/2019	Rif.	https://pums.cittametropolitana.genova.it/PARTECIPA
Ente / Soggetto proponente		METROGENOVA (ASSOCIAZIONE)			
<i>Sintesi contenuti dell'osservazione / contributo</i>					
<p>A) Ruolo della ferrovia urbana: il Piano non valorizza adeguatamente l'importante ruolo della ferrovia nell'intero ambito della Città Metropolitana, che dovrebbe ulteriormente accentuarsi con la realizzazione delle opere del Nodo Ferroviario di Genova e del Terzo Valico.</p> <p>Tali aspetti non sono stati posti in evidenza dal PUMS, ma vengono delegati ai soggetti formalmente competenti (RFI per l'infrastruttura, Trenitalia/Regione per il servizio), trascurando la possibilità da parte della Città Metropolitana di specificare dettagliatamente quali prestazioni (capacità di trasporto, frequenza del servizio, copertura oraria del servizio, tempi di percorrenza, ecc.) potrebbero essere richieste al vettore ferroviario per accrescere il proprio ruolo, tenendo presente la maggiore sostenibilità di tale vettore rispetto al trasporto gommato.</p> <p>In alcuni casi avrebbe dovuto essere approfondito il rapporto di tale vettore con le altre linee di forza: si citano ad esempio la sovrapposizione della linea di forza del Ponente Caricamento - Palmaro con l'analoga tratta ferroviaria, oppure la situazione di Terralba, dove sembrerebbe esistere una sovrapposizione tra l'estensione della metropolitana e il capolinea delle linee ferroviarie urbane provenienti da ponente.</p> <p><i>pag. 127: "A seguito del completamento dei lavori di potenziamento del nodo ferroviario genovese sopra descritto, potrà essere effettivamente portato a termine il processo di "metropolitanizzazione" della rete, con la realizzazione di nuove fermate della ferrovia metropolitana (in particolare Erzelli) e il prolungamento della rete metropolitana, fino a Terralba, per servire la zona di San Martino e relativo plesso ospedaliero"</i></p> <p><i>pag. 150: "La linea della metropolitana che collega oggi Brin a Brignole sarà prolungata nelle due direzioni con la costruzione di ulteriori nuove stazioni (Canepari, Pallavicini e Terralba)"</i></p> <p>Diverso sarebbe il discorso se la fermata della metropolitana non fosse un capolinea, bensì fosse una prima tappa in direzione proprio del quartiere di San Martino, ipotesi esclusa dagli interventi del PUMS. Il dubbio appare lecito anche alla luce della rappresentazione grafica del modello di simulazione (pagina 23 allegato 3) in cui - dal punto di vista geografico - le stazioni di Martinez e Terralba sono collocate in corrispondenza di corso Gastaldi e non sul lato opposto delle aree ferroviarie.</p>					
<p>B) Valenza strategica delle aree ferroviarie dismesse non solo per quanto riguarda il caso dell'area di Brignole-Terralba, ma soprattutto in tutte le altre stazioni / fermate della Città Metropolitana, che potrebbero essere riconvertite ad altri usi legati alla mobilità, come ad esempio parcheggi di interscambio, riservati ad utenti del trasporto ferroviario (dotati quindi di titoli di viaggio giornalieri, settimanali, mensili o annuali) e disincentivanti la sosta di breve durata (tariffe elevate per soste inferiori alle 4 ore).</p>					
<p>C) Metropolitana: non viene data evidenza della capacità di trasporto della metropolitana, che - ipotizzando una frequenza di 4 minuti ed una composizione completa dei treni - sarebbe di 9.000 passeggeri all'ora, molto al di sopra della soglia di 3.000 passeggeri all'ora indicata come requisito delle linee di forza.</p>					

<p>D) <u>Gronda autostradale di Ponente</u>: alla luce dei recenti tragici avvenimenti che hanno riguardato il sistema autostradale genovese, appare non realistico l'inserimento della Gronda autostradale di Ponente nello scenario di riferimento, opera per la quale vengono dati come avviati i lavori nel 2018. Tralasciando il fatto che la configurazione dell'opera e le tempistiche di realizzazione potrebbero essere notevolmente influenzate dal dibattito in corso - anche a livello ministeriale - sull'opportunità di ritirare la Concessione ad Autostrade per l'Italia, ma considerando che i lavori dureranno almeno 10 anni (come indicato sul sito internet istituzionale), tale intervento è da considerarsi al di fuori dell'orizzonte temporale di lungo termine e conseguentemente potrebbero risultare non corrette le assunzioni relative all'impatto del traffico autostradale sulla viabilistica urbana e all'intercettazione dei flussi di traffico autostradale nei parcheggi di interscambio.</p>
<p>E) <u>Parcheggi di interscambio</u>: non viene data evidenza dell'analisi dell'accessibilità ai parcheggi di interscambio autostradale. Per alcuni di essi, situati all'interno dell'area urbana (ad esempio il parcheggio di interscambio Sampierdarena, previsto nella zona di via Dino Col/Via Cantore, all'uscita casello autostradale Genova Ovest, oppure quello collocato presso l'attuale deposito bus di via Bobbio, all'uscita del casello autostradale di Genova Est), la connessione tra l'autostrada ed i parcheggi di interscambio potrebbe interessare la viabilità urbana e di conseguenza aumentarne puntualmente la congestione.</p>
<p>F) <u>Prestazioni delle linee di forza di trasporto pubblico</u>: 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). 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 (anche in considerazione delle particolari esigenze di una popolazione in cui aumenta la percentuale di anziani), favorendo altresì l'eventuale spostamento modale in favore del trasporto pubblico.</p>
<p>G) <u>Tecnologie per le linee di forza di trasporto pubblico</u>: ciascuno scenario sottintende la scelta preventiva di una tecnologia, la cui metodologia di valutazione è sinteticamente illustrata nell'allegato 4.</p> <p>In merito a tale metodologia si evidenzia che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - non viene data evidenza della ponderazione dei criteri di valutazione, considerato che non tutti i criteri hanno la stessa importanza dal punto di vista della valutazione ed in relazione agli obiettivi di Piano; - non compaiono criteri rilevanti come l'impatto ambientale (atmosferico, acustico, elettromagnetico), la riqualificazione urbanistica ed il conseguente incremento di qualità della vita; - alcuni criteri non sono tra loro indipendenti, come la capacità di trasporto, la richiesta energetica ed il costo di gestione, la complessità infrastrutturale e l'impatto dell'infrastruttura; - assumendo comunque valida la metodologia di valutazione utilizzata, alcune tecnologie non rispondono ad uno o due criteri di valutazione; alcuni di essi potrebbero essere rilevanti ai fini del raggiungimento degli obiettivi del piano (come ad esempio la capacità di trasporto); - considerando i risultati di una valutazione non ponderata, la monorotaia ottiene il punteggio massimo (30/33, considerando 3 punti per semaforo verde, considerando 2 punti per semaforo giallo, considerando 1 punto per semaforo rosso); tale tecnologia non viene tuttavia proposta per l'implementazione su tutti gli assi di forza; - le tecnologie filobus e tram si posizionano in seconda posizione (rispettivamente 29/33 e 28/33); dal momento che le prime tre tecnologie ottengono un punteggio che differisce solo per il 6%, avrebbe potuto essere svolta una analisi di sensitività al fine di verificare che la soluzione prescelta

<p>sia sempre (o nella maggior parte dei casi) la migliore al variare del peso attribuito ai singoli indicatori.</p>		
<p>H) Utilizzo di combustibili alternativi al gasolio: combustibili alternativi, come biocarburanti, GNL e GPL (come previsto dalla Direttiva 2014/94/UE), sono proposti soltanto per il trasporto extraurbano e non viene data evidenza di una considerazione di tali opzioni per il trasporto urbano.</p>		
<p>I) Valutazione comparata degli scenari: per il confronto degli scenari si ritiene che i macroobiettivi a.1 - a.2 avrebbero dovuto riguardare non tanto il numero di spostamenti quanto la percorrenza chilometrica complessiva degli spostamenti: tale assunzione avrebbe maggiormente premiato non solo la lunghezza dello spostamento, ma anche l'incremento di utilizzo degli spostamenti combinati: uno spostamento di 10 km in auto, può essere sostituito con uno spostamento con TPL di pari lunghezza oppure con uno spostamento combinato di 1 km in auto e 9 con il trasporto pubblico, con evidenti vantaggi in entrambi i casi, ma valutati diversamente considerando il numero di spostamenti oppure la loro lunghezza.</p> <p>Il confronto tra gli scenari è sviluppato in due modi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - in forma qualitativa (giudizi come impatto forte / medio / debole, livello migliore / confrontabile / peggiore) a pag. 239 del documento principale; - in forma quantitativa, nella tabella di riepilogo al paragrafo 3.4 dell'Allegato 3. <p>In entrambi i casi non viene data evidenza di come i criteri di valutazione siano stati combinati per giungere alla scelta dello Scenario di Piano.</p> <p>Inoltre per quanto riguarda gli aspetti quantitativi, nella tabella di confronto 4 indicatori su 13 (% spostamenti in bicicletta, % spostamenti a piedi, % spostamenti in modalità sharing, numero giorni di sfioramento limiti europei) viene riportato che il dato non è disponibile "n.d.", nemmeno nello scenario di riferimento: appare quindi inopportuna la scelta di un indicatore che poi risulta inutile ai fini della valutazione.</p>		
<p>L) Monitoraggio del Piano: per perseguire il monitoraggio (inteso come individuazione di eventuali scostamenti rispetto agli obiettivi previsti e le relative misure correttive) dell'implementazione del Piano, si ritiene opportuno specificare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - i valori numerici degli indicatori, sia allo stato attuale sia ai diversi orizzonti temporali di monitoraggio (cioè ogni due anni); - le tempistiche di realizzazione dei vari interventi, in modo tale da considerare con la stessa cadenza ciascun gruppo di interventi pianificati. <p>Nel Piano non viene data evidenza di questi due aspetti. E' citato un cronoprogramma degli interventi a breve termine (cinque anni) ed a lungo termine (dieci anni) che comprende solo le date relative alla messa in servizio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dell'intero insieme delle linee di forza elettrificate su sede riservata e protetta (2025); - dell'impianto di collegamento con Erzelli (2024). <p>Non sono dettagliati i termini temporali di altri interventi (come ad esempio i parcheggi di interscambio) che hanno notevole influenza sulle prestazioni complessive del sistema di mobilità (come dimostra la simulazione dello Scenario 3, per cui senza parcheggi di interscambio circa 12 mila passeggeri al giorno non vengono trasferiti al trasporto pubblico).</p>		
<p>VALUTAZIONE ACCOGLIMENTO E CONTRODEDUZIONI</p>		
<p><i>Valutazione</i></p>	<p><i>Motivazione</i></p>	<p><i>Modifiche / Integrazioni al PUMS adottato</i></p>

<p>A) PARZIALMENTE ACCOGLIBILE</p>	<p>Il PUMS valorizza fortemente il ruolo della ferrovia nell'intero ambito della Città Metropolitana e delle principali opere in corso di realizzazione (Nodo Ferroviario di Genova e Terzo Valico). (Cfr. cap. 3.1 e 3.2 pag. 127 e segg., pag. 149)</p> <p>Tali opere sono inserite nello "scenario di riferimento" del PUMS, con i relativi tempi di realizzazione, previsti negli atti di pianificazione / programmazione e nei rispettivi progetti approvati.</p> <p>Per quanto concerne la rappresentazione grafica della linea metropolitana in prolungamento verso Terralba si evidenzia che la rappresentazione nel modello di simulazione (pag.23 allegato 3) è ovviamente schematica trattandosi appunto di un "modello" di rete trasportistica.</p> <p>La Linea M - Metropolitana è invece descritta e individuata cartograficamente (con tratto in colore rosso) nella planimetria riportata nel Piano (cfr. cap. 3.2, pag. 148 e segg.).</p> <p>Le soluzioni inserite per la Linea M lasciano aperte ipotesi di prolungamento della linea verso Levante, come peraltro già preannunciato nel Piano a livello di strategia generale (cfr. cap. 3.1 Strategie – pag. 128); in tal senso si ritiene di poter accogliere l'inserimento di tale opzione tra le azioni riguardanti la linea metropolitana.</p>	<p>Cap. 3.2 Azioni - Pag. 148 e segg. A conclusione del paragrafo LINEA METROPOLITANA (LINEA "M") è inserita la seguente frase a pag.150: <i>"In un orizzonte di lungo periodo si colloca anche la previsione di prolungamento della rete metropolitana verso Levante, a servizio del quartiere di San Martino e del plesso ospedaliero."</i></p>
<p>B) ACCOGLIBILE</p>	<p>I PUMS valorizza il ruolo strategico delle aree ferroviarie dismesse anche in diverse stazioni / fermate della Città Metropolitana, che potrebbero essere riconvertite ad usi legati alla mobilità, quali i parcheggi di interscambio destinati agli utenti del trasporto ferroviario, individuando le polarità urbane interessate (cfr. cap. 3.2 pag. 142 e segg.): a titolo esemplificativo il parcheggio di interscambio di Busalla (cfr. cap. 3.2, pag. 147), il parcheggio di interscambio di Ronco Scrivia (pag. 148), in coerenza con le previsioni dei relativi piani urbanistici adottati o in corso di adozione, il parcheggio di interscambio di Pieve Ligure e di Bogliasco (cfr. pag.144-145).</p>	<p>Nessuna modifica</p>
<p>C) NON ACCOGLIBILE</p>	<p>La capacità di trasporto individuata dal Piano per gli assi di forza è stata valutata in esito al percorso di costruzione del modello di traffico e simulazione degli scenari (cfr. Allegato 3 al PUMS).</p>	<p>Nessuna modifica</p>

D) NON ACCOGLIBILE	La gronda autostradale di ponente è stata inserita nello “scenario di riferimento” del PUMS, con i relativi tempi di realizzazione, previsti negli atti di pianificazione / programmazione e nel progetto approvato.	Nessuna modifica
E) NON ACCOGLIBILE	Il tema dell’accessibilità ai parcheggi di interscambio autostradale di Genova e delle relative ricadute sulla rete della viabilità locale sarà oggetto di approfondimento in sede di pianificazione comunale di settore (PUT) e di progettazione degli interventi.	Nessuna modifica
F) NON ACCOGLIBILE	<p>La capacità di trasporto individuata dal Piano per gli assi di forza è stata valutata in esito al percorso di costruzione del modello di traffico e simulazione degli scenari (cfr. Allegato 3 al PUMS), a partire dai dati forniti dalle aziende di TPL.</p> <p>Per le sezioni di Corso Gastaldi (Linee 16, 17, 44, 45, 85, 86, 87) e Corso Sardegna (Linee 37, 48, 82, 356) i dati dei posti offerti (fonte AMT) risultano i seguenti:</p> <p><i>0364 Casa studente dir. Nervi, 7-8</i> <i>PO: 4712, POAVG: 3446</i></p> <p><i>0412 Casa studente dir. centro, 7-8</i> <i>PO:4239, POAVG: 3457</i></p> <p><i>0641 Sardegna centro, 7-8</i> <i>PO: 2917, POAVG: 2207</i></p> <p><i>0628 Sardegna monte, 7-8</i> <i>PO: 2471, POAVG: 2344</i></p> <p>Dai dati forniti emerge che sia l'ora di punta che la media giornaliera risultano minori rispetto a quanto indicato nell’osservazione.</p> <p>IL PUMS affronta altresì il tema della valutazione dell’incremento di attrattività del TPL, ai fini dell’assegnazione corretta di un valore di capacità di attrazione della domanda in occasione dell’offerta di nuovi asset infrastrutturali per lo scenario di riferimento e per quelli di piano. (Cfr. Nota metodologica a pag. 208 e segg.)</p>	Nessuna modifica
G) NON ACCOGLIBILE	Nell’allegato 4 al PUMS (<i>Schede interventi prioritari</i>) sono riportati, in sintesi, i risultati delle analisi multicriteri (15 criteri di valutazione) e delle valutazioni in merito a vantaggi e svantaggi delle diverse opzioni di scelta tecnologica individuate per gli assi di forza del TPL nel capoluogo.	Nessuna modifica

	<p>Si evidenzia comunque che la scelta strategica del PUMS riguarda , al di là della scelta tecnologica, lo sviluppo di linee di forza elettrificate (emissioni nulle in ambito urbano), su sede riservata e protetta (garanzia di efficienza e puntualità).</p> <p>Le analisi e valutazioni di dettaglio saranno invece sviluppate nella fase successiva fase di progettazione degli interventi.</p>	
H) PARZIALEMENTE ACCOGLIBILE	<p>IL PUMS promuove l'utilizzo di carburanti alternativi, in coerenza con la Direttiva 2014/94/UE, puntando sulla mobilità elettrica nelle aree urbane centrali (emissioni locali zero) e privilegiando l'impiego di altri carburanti per altre tipologie di impiego (es. LNG per trasporti marittimi e per trasporti terrestri di lungo raggio). (Cfr. Strategia 5, Cap. 3.2, pag. 169 e segg.).</p>	Nessuna modifica
I) NON ACCOGLIBILE	<p>Per il confronto degli scenari son state utilizzate le metodologie indicate nell'allegato 2 al DM 4 agosto 2017, (Linee guida per la formazione dei PUMS); in particolare gli indicatori utilizzati sono stati quelli indicati dal citato decreto, tenendo in considerazione le prime modifiche e integrazioni proposte nell'ambito dei lavori del Tavolo tecnico istituito con Decreto MIT 8 maggio 2018 di monitoraggio dell'attuazione dei PUMS a livello nazionale.</p> <p>In tal senso si è deciso di mantenere alcuni indicatori ad oggi non valorizzati, in attesa della definizione finale del set di indicatori e delle relative modalità di calcolo da parte del tavolo ministeriale.</p>	Nessuna modifica
L) PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	<p>Nel confronto tra lo "scenario di riferimento" e i diversi scenari alternativi di piano sono utilizzati anche indicatori valorizzati, laddove possibile, in termini quantitativi.</p> <p>Le tempistiche di realizzazione sono indicate nei casi in cui gli interventi pianificati hanno già attualmente una sufficiente definizione progettuale, anche soltanto a livello preliminare.</p> <p>Nel caso dei parcheggi di interscambio, non essendo disponibile, o ipotizzabile con sufficiente determinatezza, la definizione dei relativi tempi di realizzazione il PUMS ne prevede la realizzazione, e ne verifica gli effetti, entro l'orizzonte decennale di riferimento per il piano, pur auspicandone la realizzazione in tempi più brevi.</p>	Nessuna modifica

--	--	--

N.	15	Data	18/06/2019	Rif.	https://pums.cittametropolitana.genova.it/PARTECIPA
Ente / Soggetto proponente		S. ASTIGIANO (CITTADINO)			
Sintesi contenuti dell'osservazione / contributo					
<p>Evidenza che il PUMS dovrebbe avere quale obiettivo centrale la difesa della salute dei cittadini e la difesa dell'ambiente, prevedendo politiche di disincentivazione all'uso di auto private, lo sviluppo di un sistema di trasporto pubblico efficace ed ecologicamente avanzato, la facilitazione degli spostamenti a piedi ed in bicicletta.</p> <p>Non riscontra nel PUMS obiettivi di riduzione delle emissioni inquinanti, come richiesto da vari accordi internazionali (COP) e da enti scientifici di rilievo (ENEA, IPCC).</p>					
A) La linea ferroviaria è decisamente insufficiente. E' necessario implementare il numero e la lunghezza dei treni che viaggiano nelle ore di punta e coprire le fasce orarie attualmente scoperte.					
B) I bus dovrebbero essere via via sostituiti con mezzi elettrici o ibridi ed avere corsie preferenziali ovunque sia possibile.					
C) Disegno e implementazione di linee tranviarie sulle direttive principali, con binari protetti e non occupabili dalle autovetture.					
D) Aumento del servizio, soprattutto per le linee collinari, dove i bus sono disponibili solo fino alle ore 20.					
E) Ampliamento dell'orario di servizio della metropolitana, che dovrebbe funzionare anche nelle ore notturne.					
F) Incentivazione del trasporto pubblico e disincentivazione dell'uso di auto private con introduzione di una tassazione per entrare in città e parcheggi di interscambio a costi contenuti. La tassazione dovrebbe essere diminuita in rapporto al numero di passeggeri.					
G) Aumento dei punti di rifornimento del gas metano per auto e delle colonnine per auto elettriche, mezzi non inquinanti che dovrebbero avere facilitazioni nei parcheggi.					
H) Le tariffe dei parcheggi che aumentano ogni ora incentivano soste brevi e spostamenti frequenti, a parte alcune zone in cui dovrebbe essere previsto un disco orario (es.: Stazione Principe, zone di mercato), la tariffa dovrebbe diminuire ogni ora e prevedere un massimo giornaliero.					
I) Introduzione di una tassa di scopo per finanziare il trasporto pubblico con consegna di abbonamento a tutti i cittadini.					
L) Sostegno al trasporto ciclistico disegnando piste ciclabili e pedonali dedicate.					
M) Incentivare accordi tra AMT ed alcune aziende particolarmente grandi, come ad esempio l'Ospedale San Martino, affinché siano disponibili bus navetta a ciclo continuo, che eventualmente entrino nella struttura e siano gratuite per i lavoratori.					
VALUTAZIONE ACCOGLIMENTO E CONTRODEDUZIONI					

<i>Valutazione</i>	<i>Motivazione</i>	<i>Modifiche / Integrazioni al PUMS adottato</i>
A) ACCOGLIBILE	Pur condividendo la segnalazione di criticità relative alla rete di trasporto ferroviario, si evidenzia che il PUMS al riguardo non può che assumere, quale scenario di riferimento, le previsioni contenute nella programmazione nazionale e regionale (nodo ferroviario genovese, terzo valico, ecc.), proponendo interventi coordinati con tali previsioni al fine di prefigurare un sistema di mobilità complessivo efficiente e sostenibile.	Nessuna modifica
B) ACCOGLIBILE	Il PUMS prevede nel capoluogo genovese la costituzione di 4 assi di forza (linee del Ponente, del Centro, della val Bisagno e del Levante) elettrificati e in sede prevalentemente protetta e, comunque, laddove non sia possibile realizzare la corsia riservata, con priorità semaforica.	Nessuna modifica
C) NON ACCOGLIBILE	Il PUMS prevede assi di forza in sede protetta, effettua un confronto tra le diverse scelte tecnologiche possibili (tramvia, filovia, monorotaia, ecc.), presentandone vantaggi e svantaggi.	Nessuna modifica
D) PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	L'ampliamento dell'orario di servizio del TPL nelle ore notturne comporta incrementi rilevanti dei costi gestionali; pertanto il piano punta per le aree collinari e montane su sistemi alternativi e flessibili quali il TPL a chiamata, sharing mobility, interscambio con mezzi TPL di minori dimensione più adatti a servire i territori montani.	Nessuna modifica
E) PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	L'ampliamento dell'orario di servizio del TPL nelle ore notturne comporta incrementi rilevanti dei costi gestionali; a seguito dell'auspicato incremento di utenza potrà essere programmato anche un ampliamento dell'offerta, a condizione che sia garantita la sostenibilità economica.	Nessuna modifica
F) PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Il piano non prevede forme di tassazione per entrare in città (road pricing), ma individua un sistema di incentivi per i comportamenti virtuosi (e disincentivi nel caso opposto) proponendo un "sistema a punti" e un programma "green passengers" di agevolazioni sull'acquisto di altri servizi, supportati da un sistema elettronico integrato di pagamento dei servizi di trasporto e sosta. (cfr. Cap. 3.2 pag.166-167).	Nessuna modifica

	Per i parcheggi di interscambio è prevista la gratuità per gli abbonati al TPL o comunque tariffe giornaliere molto contenute. (cfr. cap. 3.2, pag.140).	
G) ACCOGLIBILE	Il PUMS promuove l'utilizzo di carburanti alternativi e la mobilità elettrica (strategia n. 5) incentivando la diffusione degli impianti di ricarica e premiando i comportamenti virtuosi nell'acquisto di veicoli "green" (cfr Cap.3.2, pag 169-172).	Nessuna modifica
H) PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Il PUMS si fonda sul principio della maas (mobility as a service), prevedendo un sistema di gestione integrata dei servizi di trasporto e della sosta che favorisce, anche attraverso meccanismi premiali, i comportamenti virtuosi (sostenibili).	Nessuna modifica
I) PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Il PUMS non prevede una tassa di scopo per finanziare il trasporto pubblico con consegna di abbonamento a tutti i cittadini; propone, ad integrazione delle modalità di finanziamento esistenti, ulteriori forme di sostegno al servizio TPL ad esempio attraverso la proposta di destinare a tal fine quota parte del gettito derivante dall'imposta di soggiorno per incentivare l'uso del TPL da parte di turisti (cfr. cap. 3.2, pag. 158).	Nessuna modifica
L) ACCOGLIBILE	Il tema della mobilità ciclistica è sviluppato dal PUMS nell'ambito della strategia n. 3 "Integrare la mobilità dolce con gli altri sistemi di trasporto" e delle relative azioni. L'attuazione della strategia avverrà attraverso il Biciplan, piano di settore coordinato dal PUMS. (cfr. cap. 3.2, pag. 162 e segg.).	Nessuna modifica
M) ACCOGLIBILE	Il PUMS promuove forme innovative di mobility management e progetti sperimentali di servizi TPL dedicati (es. per gli addetti di grandi poli produttivi; cfr. cap. 3.2 pag.161).	Nessuna modifica

N.	16	<i>Data</i>	19/06/2019	<i>Rif.</i>	https://pums.cittametropolitana.genova.it/PARTECIPA
<i>Ente / Soggetto proponente</i>		M. OLOBARDI (CITTADINO)			
<i>Sintesi contenuti dell'osservazione / contributo</i>					
Facendo riferimento ai documenti IPCC 2018, Libro Bianco della Commissione Europea del 2011, Rapporto ENEA 2016 "Parigi ed oltre", l'allegato al DEF 2016 "Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica", chiede che vengano indicati alcuni obiettivi ed azioni.					
A) Stop ad acquisti di mezzi di trasporto diesel, gas, benzina o comunque basati su carburanti fossili; i nuovi mezzi dovranno essere o completamente elettrici o, per un periodo massimo fino al 2030 e in quota non superiore al 50%, ibridi.					
B) Disegno e implementazione entro 5 anni di linee tranviarie sulle direttive principali (Est-Ovest, Bisagno, Polcevera). Il tram, come dimostrato ampiamente nelle città che li hanno reintrodotti, sposta quote di utenza dal mezzo privato al pubblico, fornisce benefici ambientali, migliora la vita dei cittadini. Il filobus non risolve i problemi di cambio di modello di trasporto.					
C) Sostegno al trasporto intermodale per cittadini diretti in Genova centro da comuni limitrofi, con parcheggi di interscambio posti ai confini del comune (non assolutamente in centro) e con convenzioni tariffarie parcheggio-transporto locale.					
D) Tassazione all'ingresso nel centro città (con utilizzo di mezzi informatici di tracciamento).					
E) Incentivazione tariffaria del trasporto pubblico in generale e sostegno ulteriore all'uso del trasporto pubblico per le fasce deboli e per giovani e studenti.					
F) Sostegno al trasporto ciclistico (anche assistito) con disegno di piste ciclabili dedicate					
G) Coinvolgimento dei cittadini perché abbraccino la mobilità sostenibile, inclusa, per spostamenti locali, quella pedonale, con marciapiedi adeguati, continuità dei percorsi e supporto di tempi semaforici adeguati.					
VALUTAZIONE ACCOGLIMENTO E CONTRODEDUZIONI					
<i>Valutazione</i>	<i>Motivazione</i>			<i>Modifiche / Integrazioni al PUMS adottato</i>	
A) ACCOGLIBILE	Con la Strategia n. 5 "Rinnovare il parco con introduzione di mezzi a basso impatto ambientale, sviluppare la mobilità elettrica" il PUMS tende al rinnovamento del parco mezzi, con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante ed elevata efficienza energetica, in coerenza con i principi dettati dal D.lgs. 257/2016 di recepimento della Direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di una infrastruttura per combustibili alternativi, ed alla incentivazione alla transizione dei veicoli privati verso la trazione elettrica o non inquinante, con trattamenti differenziati secondo il potenziale inquinante e			Nessuna modifica	

	<p>sviluppo di infrastrutture di ricarica / approvvigionamento.</p> <p>La D.G.R. 941/2018 “Approvazione di misure urgenti per la riduzione delle concentrazioni degli inquinanti in aria” prevede, oltre agli interventi già in atto sul settore trasporto pubblico, l’impegno di Regione Liguria a gestire i finanziamenti per il rinnovo del parco mezzi orientando i gestori verso l’acquisto di mezzi con le migliori caratteristiche emissive.</p>	
B) NON ACCOGLIBILE	<p>Nell’allegato 4 al PUMS (<i>Schede interventi prioritari</i>) sono riportati, in sintesi, i risultati delle analisi multicriteri (15 criteri di valutazione) e delle valutazioni in merito a vantaggi e vantaggi delle diverse opzioni di scelta tecnologica.</p> <p>Si evidenzia comunque che la scelta strategica del PUMS riguarda , al di là della scelta tecnologica, lo sviluppo di linee di forza elettrificate (emissioni nulle in ambito urbano), su sede riservata e protetta (garanzia di efficienza e puntualità).</p>	Nessuna modifica
C) ACCOGLIBILE	<p>Il PUMS promuove l’interscambio modale (Strategia 1: Integrare i sistemi di trasporto e dare coerenza al sistema della sosta puntando sull’interscambio modale”): il nuovo sistema della mobilità incardinato sulle linee di forza del trasporto pubblico sostenibile e agevola l’adduzione del traffico alle linee di forza facilitando le possibilità di interscambio con il trasporto privato, oltre che con gli altri servizi di trasporto pubblico.</p> <p>Il PUMS prevede per il capoluogo due livelli di parcheggi di interscambio: i grandi parcheggi (con capacità fino a 1000 posti auto) in corrispondenza delle grandi direttrici urbane, dei maggiori caselli autostradali e dell’inserimento nelle linee di forza del trasporto pubblico locale; archeggi di minore capacità in corrispondenza delle fermate delle linee di forza, funzionali a una maggiore adduzione di traffico e rispondenti anche a esigenze e iniziative locali.</p>	Nessuna modifica
D) ACCOGLIBILE	<p>Il piano non prevede forme di tassazione per entrare in città (road pricing), ma individua un sistema di incentivi per i comportamenti virtuosi (e disincentivi nel caso opposto) proponendo un “sistema a punti” e un programma “green passengers” di agevolazioni sull’acquisto di altri servizi, supportati da un sistema elettronico integrato di pagamento dei servizi di trasporto e sosta. (cfr. Cap. 3.2 pag.166-167).</p>	Nessuna modifica

E) ACCOGLIBILE	<p>Oltre a quanto indicato al punto precedente occorre evidenziare che il PUMS prevede strategie e azioni specifiche per le fasce deboli e per giovani e studenti, anche nell'ambito della Strategia n.7. "Adeguare la rete, diffondere la cultura della sicurezza e della mobilità sostenibile" (cfr. Cap.3.2 pag.177) con misure specifiche per anziani e per persone a mobilità ridotta.</p> <p>Misure specifiche per gli studenti sono individuate anche nell'ambito di altre strategie (es. car- sharing, car-pooling, integrazione tariffaria, TPL nelle aree interne, ecc.).</p>	Nessuna modifica
F) ACCOGLIBILE	<p>Lo sviluppo della mobilità ciclabile e delle relative reti infrastrutturali è promosso dal PUMS nell'ambito della Strategia n. 3 "Integrare la mobilità dolce con gli altri sistemi di trasporto" (cfr. cap. 3.1 pag.133 e segg. e cap. 3.2 pag. 162 e segg.).</p>	Nessuna modifica
G) ACCOGLIBILE	<p>Nell'ambito della Strategia n.7. "Adeguare la rete, diffondere la cultura della sicurezza e della mobilità sostenibile" (cfr. Cap.3.2 pag.175 e segg.) sono individuate numerose azioni e misure concrete per coinvolgere i cittadini ed orientarli alla mobilità sostenibile.</p>	Nessuna modifica

N.	17	Data	20/06/2019	Rif.	https://pums.cittametropolitana.genova.it/PARTECIPA
Ente / Soggetto proponente		M. ELLENA (CITTADINO)			
Sintesi contenuti dell'osservazione / contributo					
A) Rileva che il piano individua target troppo vaghi per qualità dell'aria (emissioni inquinanti) e mobilità sostenibile (non è specificato a quale % di elettrico si vuole arrivare ed entro quando).					
B) Non vengono definite azioni per il miglioramento della qualità dell'aria. Le criticità per Genova riguardano NO2 e O3, come riportato nel capitolo relativo alle criticità ambientali e nel rapporto ambientale. Viene richiamata l'elettrificazione delle banchine ma non ci sono obiettivi e azioni relativi a tale progetto. Chiede chiarimenti riguardo al parametro Ozono; negli scenari viene preso in considerazione soltanto l'indicatore: Emissioni annue di Nox da traffico veicolare pro capite Kg Nox/abitante/anno.					
C) Non vengono presi in considerazione blocchi del traffico. Chiede di introdurre la possibilità di blocchi del traffico e soprattutto chiusura al centro (il più grande possibile) a veicoli termici.					
D) Ritiene la scelta discutibile del filobus rispetto al tram; nell'allegato 4 non viene spiegato il motivo per cui si è scelto il filobus rispetto al tram (elencare fattori per cui la scelta del tram è preferibile a quella del filobus).					
E) Nell'analisi SWOT del piano viene indicata tra i punti di forza la presenza di "un alto tasso (23,8%) di spostamenti interni non motorizzati (bicicletta e mobilità pedonale)"; chiede perché viene accorpata la voce bicicletta allo 0% con pedoni al 17%. Chiede la fonte del dato relativo al 23,8% e come è possibile considerare la bicicletta uno spostamento interno, di fatto nullo.					
F) Si punta ancora sul metano e GNL che sono combustibili inquinanti. C'è solo un accenno all'elettrificazione delle banchine considerata in corso.					
G) Rileva che non si fa accenno all'incremento di aree pedonali.					
H) Alcuni punti relativi al car sharing sono ritenuti discutibili: se il servizio sarà aperto a nuovi operatori viene paventato il rischio di «privatizzazione» e di aumento dei prezzi. Dato che la percentuale delle auto elettriche (3%) sul parco auto è troppo basso rispetto alla media italiana (24%) chiede perché nel piano di azioni non è previsto un incremento del parco auto elettrico.					
VALUTAZIONE ACCOGLIMENTO E CONTRODEDUZIONI					
Valutazione	Motivazione				Modifiche / Integrazioni al PUMS adottato
A) NON ACCOGLIBILE	Il Piano traguarda il rientro delle situazioni di supero dei limiti di legge di alcuni parametri ambientali critici (NOx e Ozono), oltre che target ulteriori assunti con la carta di Bologna per l'ambiente (2017). (Cfr. Rapporto ambientale cap. 6 pag.113 e segg.).				Nessuna modifica

<p>B) NON ACCOGLIBILE</p>	<p>Le azioni del piano volte alla creazione di un sistema complessivo di mobilità più efficiente e sostenibile producono direttamente o indirettamente un miglioramento della qualità dell'aria.</p> <p>In particolare si evidenziano: assi di forza del TPL elettrificati, rinnovo parco mezzi e promozione trazioni alternative, promozione della mobilità dolce, promozione della cultura della mobilità sostenibile.</p> <p>Riguardo al tema della elettrificazione delle banchine del porto di Genova si evidenzia che trattasi di previsione richiamata dal Piano, ma derivante da altri atti di pianificazione di settore (Piano regionale di risanamento e tutela della qualità dell'aria e per la riduzione dei gas serra). Si segnala, a titolo informativo, che Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha realizzato il sistema per l'alimentazione da terra delle navi nell'area delle riparazioni navali (entrata in servizio nel 2018) e sta procedendo all'elettrificazione della banchina del Porto di Prà, che entrerà in servizio nel 2020. E' in fase di studio l'estensione della possibilità di alimentazione da terra anche al terminal traghetti e crociere.</p> <p>L'indicatore <i>Emissioni annue di Nox da traffico veicolare pro capite (Kg Nox/abitante/anno)</i>, così come gli ulteriori indicatori presenti nel piano (PM10, PM2,5, CO2), deriva dal set di indicatori prescritto dalle "Linee guida" per la redazione dei PUMS fornite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con il Decreto 4/8/2017.</p>	<p>Nessuna modifica</p>
<p>C) PARZIALMENTE ACCOGLIBILE</p>	<p>I blocchi del traffico rappresentano misure contingenti connesse a criticità puntuali ed eccezionali. Si segnala, per altro, che la Regione ha approvato, con la D.G.R. 941/2018, le misure urgenti da adottare per la riduzione delle concentrazioni degli inquinanti in aria. Fra queste indica, in particolare per i Comuni di Genova e Busalla, la necessità di procedere all'adozione di misure relative alla limitazione della circolazione dei veicoli. L'applicazione di tali limitazioni nel capoluogo è ancora allo studio, anche in conseguenza dell'emergenza provocata dal crollo del ponte Morandi.</p> <p>Il piano individua, invece, un sistema di incentivi per i comportamenti virtuosi (e disincentivi nel caso opposto) proponendo un "sistema a punti" e un programma "green passengers" di agevolazioni sull'acquisto di altri servizi, supportati da un sistema elettronico integrato di pagamento dei servizi di trasporto e sosta. (cfr. Cap. 3.2 pag.166-167).</p>	<p>Nessuna modifica</p>
<p>D) NON ACCOGLIBILE</p>	<p>Nell'allegato 4 al PUMS (<i>Schede interventi prioritari</i>) sono riportati, in sintesi, i risultati delle analisi multicriteri (15 criteri di valutazione) e delle valutazioni in merito a</p>	<p>Nessuna modifica</p>

	<p>vantaggi e svantaggi delle diverse opzioni di scelta tecnologica.</p> <p>Si evidenzia comunque che la scelta strategica del PUMS riguarda , al di là della scelta tecnologica, lo sviluppo di linee di forza elettrificate (emissioni nulle in ambito urbano), su sede riservata e protetta (garanzia di efficienza e puntualità).</p>	
E) NON ACCOGLIBILE	<p>La presenza di “un alto tasso (23,8%) di spostamenti interni non motorizzati (bicicletta e mobilità pedonale)” indicata nell’analisi SWOT deriva dalla matrice O/D riferita al totale degli spostamenti giornalieri , mentre i valori 0% e 17 % indicati nella tabella (a pag. 78 in alto), riguardano i “viaggi” e non gli “spostamenti” (v. definizione a pag.76). La quota spostamenti in bicicletta non è nullo, ma in termini assoluti è molto basso.</p> <p>Si precisa che per spostamento interno si intende uno spostamento che ha sia l'origine che la destinazione all'interno del Comune di Genova, indipendentemente dal mezzo con cui si effettua.</p> <p>Gli spostamenti non motorizzati in bicicletta e a piedi sono stati accomunati in questa analisi in quanto rappresentano quella che viene denominata "mobilità dolce".</p>	Nessuna modifica
F) PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	<p>Il PUMS promuove l’utilizzo di carburanti alternativi e la mobilità elettrica (strategia n. 5) incentivando la diffusione degli impianti di ricarica e premiando i comportamenti virtuosi nell’acquisto di veicoli “green” (cfr Cap.3.2, pag 169-172).</p> <p>La promozione dell’impiego del gas naturale non confligge con la diffusione della propulsione elettrica: GNL ed elettrico possono essere sinergici e complementari, anche attraverso impianti di cogenerazione. All’attuale stato delle conoscenze scientifiche e delle disponibilità tecnologiche, il gas naturale rappresenta, anche nel breve termine, una delle soluzioni più idonee e valide, sotto il profilo tecnologico ed industriale, per migliorare la qualità dell'aria.</p> <p>I porti rappresentano un punto di riferimento per lo sviluppo e radicamento dei combustibili meno inquinanti, segnatamente il Gas Naturale Liquefatto (GNL), nell’ambito delle Reti Transeuropee di trasporto e come nodi di interscambio della catena di trasporto marittimo-terrestre.</p> <p>Riguardo al tema della elettrificazione delle banchine del porto di Genova si evidenzia che trattasi di previsione richiamata dal Piano, ma derivante da altri atti di pianificazione di settore (Piano regionale di risanamento e tutela della qualità dell'aria e per la riduzione dei gas</p>	Nessuna modifica

	serra). Si veda anche quanto indicato al precedente punto B.	
G) NON ACCOGLIBILE	Il PUMS individua, nell'ambito della strategia n. 3 "Integrare la mobilità dolce con gli altri sistemi di mobilità", specifiche azioni inerenti sicurezza stradale, aree pedonali e isole ambientali (cfr. cap.3.1 pag.134), di cui è previsto l'incremento secondo specifici criteri e misure, e che potranno trovare sviluppo attuativo a livello locale nell'ambito del PUT, strumento di competenza comunale coordinato dal PUMS.	Nessuna modifica
H) PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Il servizio di car-sharing è già attualmente un servizio privato (a Genova l'operatore è ACI Global S.p.A. società controllante Genova car Sharing s.r.l.); l'apertura a nuovi operatori per effetto di una maggiore concorrenza di mercato porterà tendenzialmente al ribasso dei prezzi del servizio piuttosto che al rialzo. Il piano prevede strategie e fornisce indirizzi per la promozione e lo sviluppo della mobilità elettrica sia per il TPL sia per la mobilità privata, che con la proposta di sistema elettronico di pagamento unificato per tutti i servizi di mobilità, compresa la sosta, coinvolge anche i servizi di mobilità condivisa (Cfr. cap. 3.2, pag. 172)	Nessuna modifica