

Relazione Istruttoria per parere motivato di sostenibilità ambientale

Procedura di VAS - art. 9 e 10 della L.R. 32/2012 e s.m.i.

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile PUMS della Città Metropolitana di Genova

Osservazioni pervenute nella fase di consultazione pubblica sul PUMS, valutazioni in merito all'accoglimento e prescrizioni

Nel periodo di consultazione pubblica 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, 3 di tali contributi sono pervenuti oltre il termine stabilito. Le osservazioni pervenute fuori termini sono state comunque prese in considerazione in quanto contributi utili alla migliore definizione del piano.

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	08/07/2019 (PEC n. 33923)	S. BALLEARI (Assessore mobilità e Trasporto Pubblico Locale - Comune di GENOVA)

OSSERVAZIONI DA ALTRI ENTI O ASSOCIAZIONI E CITTADINI

Per la fase di consultazione pubblica del PUMS è stata creata un'apposita sezione del portale web dedicato al PUMS (<https://pums.cittametropolitana.genova.it>) per la trasmissione di osservazioni e contributi; le osservazioni pervenute dal portale e tramite pec sono state le seguenti:

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)
15	18/06/2019	S. ASTIGIANO (CITTADINO)
16	19/06/2019	M. OLOBARDI (CITTADINO)
17	20/06/2019	M. ELLENA (CITTADINO)

Vengono a seguire analizzati e valutati i pareri e le osservazioni pervenuti.

N.	1	Data	03/06/2019	Rif.	PEC n. 27444 del 03/06/2019
<i>Ente / Soggetto proponente</i>		Comune di CHIAVARI			
<i>Parere/Osservazione</i>			<i>Valutazione</i>		<i>Prescrizione del provvedimento</i>
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;			Pertinente ad altro livello di pianificazione, comunque da considerare		
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			La proposta seppur di carattere puntuale e locale, è coerente, da considerare		

<p>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>	<p>Indicazioni coerenti con le strategie e le azioni del PUMS, da considerare</p>	

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			
Parere/Osservazione			Valutazione		Prescrizione del provvedimento
<p>A) Fornisce un contributo per l'aggiornamento del cap. 1.3.1 del Piano sul tema delle Ciclovie Turistiche Tirreniche. 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>Contributo utile per l'aggiornamento del quadro programmatico di riferimento per il PUMS. Da accogliere</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>			<p>Rappresenta un contributo utile a migliorare la definizione dei contenuti della scheda relativa al progetto prioritario n. 5 del PUMS. Da accogliere</p>		

N.	3	Data	11/06/2019	Rif.	PEC n. 29245 del 11/06/2019
Ente / Soggetto proponente		Comune di PORTOFINO Settore Tecnico			
Parere/Osservazione			Valutazione		Prescrizione del provvedimento
<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>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. Diversa scala di pianificazione rispetto al piano</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>			<p>Tema trattato nella documentazione di piano</p>		

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			
Parere/Osservazione			Valutazione		Prescrizione del provvedimento
<p>A) Risulta 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.</p>			<p>Osservazione pertinente. Da accogliere.</p>		<p>Stante l’importanza del tema trattato si prescrive che a partire dal prossimo livello di progettazione siano</p>

		considerati a livello quantitativo gli effetti acustici degli interventi con il confronto dei livelli pre e post operam.
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.	Osservazione pertinente. Da accogliere.	Stante l'importanza del tema trattato si prescrive che il monitoraggio acustico lungo gli assi stradali oggetto di interventi pianificati dal Piano, dovrà essere effettuato nei modi stabiliti dal D.lgs 194/2005 e s.m. e i.

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			
Parere/Osservazione			Valutazione		Prescrizione del provvedimento
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.			Non attinente allo specifico campo di azione del PUMS. Da considerare quale segnalazione di una criticità sulla linea ferroviaria Genova-Ovada-Acqui.		
B) Frana di Mele, in attesa di sistemazione da 18 anni. Riduzione capacità infrastrutturale e allungamento dei tempi di percorrenza.			Non attinente allo specifico campo di azione del PUMS. Da considerare quale		

	segnalazione di una criticità sulla linea ferroviaria Genova-Ovada-Acqui.	
C) Tenere conto dei flussi passeggeri provenienti dal Piemonte (Acquese, Ovadese, Novese). L'effetto di attrazione di Genova supera i confini metropolitani e regionali.	Tema trattato nella documentazione di piano	
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.	Da considerare	
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.	Tema trattato nella documentazione di piano	
G) Commistione ATP e AMT su Mele da risolvere. H) Ripristinare integrazione oraria ferro-gomma in Valle Stura deterioratasi negli ultimi anni.	Tema trattato nella documentazione di piano ma risolvibile a diversa scala di pianificazione rispetto al piano	
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.	Tema trattato nella documentazione di piano	
L) Ferrovia. Atteso miglioramento tempi di percorrenza dopo gli interventi al nodo ferroviario di Genova, soprattutto nella tratta Borzoli - Brignole.	Tema trattato nella documentazione di piano	
M) Invecchiamento popolazione. Considerare tali ripercussioni sul servizio trasporti e considerare la possibilità di servizi a chiamata per soddisfare esigenze particolari e non ricorrenti.	Tema trattato nella documentazione di piano	

<i>N.</i>	6	<i>Data</i>	20/06/2019	<i>Rif.</i>	PEC n.30874 del 20/06/2019
<i>Ente / Soggetto proponente</i>		ARPAL - Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente ligure			
<i>Parere/Osservazione</i>			<i>Valutazione</i>	<i>Prescrizione del provvedimento</i>	
<p>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).</p> <p>Occorrerà altresì contestualizzare le incidenze, anche provvedendo a rilievi specifici in ambito floro-faunistico, 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 contesto naturalistico, gli effetti determinati dalle azioni previste, ed adottare gli accorgimenti idonei al mantenimento ed al ripristino, laddove necessario, delle</p>			<p>Osservazione pertinente.</p> <p>Da accogliere.</p>	<p>Si prescrive che il Piano riporti esplicitamente che, in fase attuativa, gli interventi previsti nell'area dell'Entella siano preceduti da un'approfondita valutazione d'incidenza fin dalle fasi preliminari di progettazione. Ciò deve essere svolto valutando l'attuale situazione del contesto naturalistico e gli effetti determinati dalle azioni previste, al fine di adottare gli accorgimenti idonei al mantenimento ed al ripristino, laddove necessario, delle funzionalità ecologiche, con particolare</p>	

<p>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>		<p>riferimento all'ambito perifluviali.</p> <p>Per le restanti previsioni, potenzialmente suscettibili di generare incidenza in area ZSC, in particolare strategie ed azioni 1.a, 1.c, 2.a, 2.b, 2.c, 2.e, 7.a., si prescrive che il Piano riporti la necessità di procedere ad ulteriori approfondimenti caso per caso, attraverso la redazione di una pre-valutazione di incidenza.</p>
---	--	---

N.	7	Data	03/07/2019	Rif.	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>Parere/Osservazione</i>			<i>Valutazione</i>	<i>Prescrizione del provvedimento</i>	
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.			Osservazione pertinente. Concorde con parere di Arpal. Da accogliere.	Analogha prescrizione desunta dalla scheda precedente relativa al	

<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>parere di Arpal.</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>	<p>La modifica dell'Ente gestore per le due ZSC indicate è avvenuta dopo l'adozione del Piano.</p> <p>Da considerare</p>	

N.	8	Data	05/07/2019	Rif.	Prot. Comune di Genova n. 240321/2019
<i>Ente / Soggetto proponente</i>		S. COSTA (Capogruppo Consiliare di "Vince Genova" COMUNE GENOVA)			
<i>Parere/Osservazione</i>		<i>Valutazione</i>			<i>Prescrizione del provvedimento</i>
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		Tema trattato nella documentazione di			

sostenibile. Allega una planimetria con riportate le diverse ipotesi realizzative.	piano	
--	-------	--

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)			
Parere/Osservazione			Valutazione		Prescrizione del provvedimento
<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. 			Da accogliere		

<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).		
---	--	--

OSSERVAZIONI DA ALTRI ENTI O ASSOCIAZIONI E CITTADINI

<i>N.</i>	10	<i>Data</i>	08/06/2019	<i>Rif.</i>	pums.cittametropolitana.genova.it/PARTECIPA
<i>Ente / Soggetto proponente</i>		FIAB – Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta Arch. Giorgio Ceccarelli - Coordinatore FIAB Liguria, Piemonte e Valle d'Aosta			
<i>Parere/Osservazione</i>			<i>Valutazione</i>	<i>Prescrizione del provvedimento</i>	
<p>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.</p>			<p>Il PUMS costituirà lo strumento sovraordinato per l'inquadramento di PUT e dei BICIPLAN</p>		

<i>N.</i>	11	<i>Data</i>	09/06/2019	<i>Rif.</i>	pums.cittametropolitana.genova.it/PARTECIPA
<i>Ente / Soggetto proponente</i>		P. NOLI, E. ODINO - CONSIGLIERI COMUNALI DI BUSALLA – LISTA "PATTO PER BUSALLA E LA VALLE SCRIVIA"			
<i>Parere/Osservazione</i>			<i>Valutazione</i>	<i>Prescrizione del provvedimento</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</p>			<p>Le richieste di modifica inerenti le previsioni della pianificazione urbanistica comunale del Comune di Busalla, non possono essere recepite dal PUMS</p> <p>Alcune richieste afferiscono ad un differente livello di pianificazione comprese le misure di contenimento del flusso veicolare ai fini del risanamento e della tutela della qualità dell'aria.</p>		

<p>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><i>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".</i></p> <p><i>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".</i></p> <p><i>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".</i></p>		
---	--	--

N.	12	Data	11/06/2019	Rif.	PEC n.29296 del 11/06/2019
Ente / Soggetto proponente			Gruppo ABA RECCO (Abbattimento Barriere Architettoniche)		
Parere/Osservazione			Valutazione	Prescrizione del provvedimento	
<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>			<p>Richiesta coerente con gli obiettivi e le strategie del PUMS, attinente ad una diversa scala di pianificazione</p>		

<i>N.</i>	13	<i>Data</i>	14/06/2019	<i>Rif.</i>	pums.cittametropolitana.genova.it/PARTECIPA
<i>Ente / Soggetto proponente</i>		GENOVA MOBILITA' DOMANI - A.PERAZZO (ASSOCIAZIONE)			
<i>Parere/Osservazione</i>			<i>Valutazione</i>	<i>Prescrizione del provvedimento</i>	
<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>			Tema trattato nella documentazione di piano		
<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, Miltedo, 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 Miltedo 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</p>			<p>Tema trattato nella documentazione di piano</p> <p>Alcune azioni afferiscono ad un differente livello di pianificazione</p>		

considerate nel Piano.		
<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>	Tema trattato nella documentazione di piano	

N.	14	Data	14/06/2019	Rif.	pums.cittametropolitana.genova.it/PARTECIPA
<i>Ente / Soggetto proponente</i>		METROGENOVA (ASSOCIAZIONE)			
<i>Parere/Osservazione</i>		<i>Valutazione</i>			<i>Prescrizione del provvedimento</i>
<p>A) <u>Ruolo della ferrovia urbana</u>: 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>Tema trattato nella documentazione di piano</p> <p>Da considerare</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) <u>Valenza strategica delle aree ferroviarie dismesse</u> 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>Tema trattato nella documentazione di piano</p>	
<p>C) <u>Metropolitana:</u> 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>Tema trattato nella documentazione di piano</p>	

<p>D) Gronda autostradale di Ponente: 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>Tema trattato nella documentazione di piano</p>	
<p>E) Parcheggi di interscambio: 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>Tema attinente ad altra scala di pianificazione</p>	
<p>F) Prestazioni delle linee di forza di trasporto pubblico: 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 ferialmente 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 ferialmente invernale, con punte di oltre 4.500 pax/h nell'ora di punta mattinale).</p> <p>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</p>	<p>Tema trattato nella documentazione di piano</p>	

favore del trasporto pubblico.		
<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 (atmosfera, 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 sia sempre (o nella maggior parte dei casi) la migliore al variare del peso attribuito ai singoli indicatori. 	<p>Tema trattato nella documentazione di piano</p> <p>Le analisi e valutazioni di dettaglio saranno sviluppate in fase di progettazione degli interventi.</p>	<p>Nessuna modifica</p>
<p>H) <u>Utilizzo di combustibili alternativi al gasolio:</u> 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>Tema trattato nella documentazione di piano</p>	

<p>I) <u>Valutazione comparata degli scenari:</u> 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>Osservazione pertinente, motivare adeguatamente.</p>	
<p>L) <u>Monitoraggio del Piano:</u> 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</p>	<p>Osservazione pertinente, motivare adeguatamente le scelte.</p>	

<p>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>		
--	--	--

<i>N.</i>	15	<i>Data</i>	18/06/2019	<i>Rif.</i>	pums.cittametropolitana.genova.it/PARTECIPA
<i>Ente / Soggetto proponente</i>		S. ASTIGIANO (CITTADINO)			
<i>Parere/Osservazione</i>			<i>Valutazione</i>	<i>Prescrizione del provvedimento</i>	
<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.</p> <p>B) I bus dovrebbero essere via via sostituiti con mezzi elettrici o ibridi ed avere corsie preferenziali ovunque sia possibile.</p> <p>C) Disegno e implementazione di linee tranviarie sulle direttive principali, con binari protetti e non occupabili dalle autovetture.</p>			Tema trattato nella documentazione di piano		
<p>D) Aumento del servizio, soprattutto per le linee collinari, dove i bus sono disponibili solo fino alle ore 20.</p> <p>E) Ampliamento dell'orario di servizio della metropolitana, che dovrebbe funzionare anche nelle ore notturne.</p>			Tema trattato nella documentazione di piano		
<p>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.</p>			Tema trattato nella documentazione di piano		

<p>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.</p> <p>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.</p> <p>I) Introduzione di una tassa di scopo per finanziare il trasporto pubblico con consegna di abbonamento a tutti i cittadini.</p>	<p>Tema trattato nella documentazione di piano</p>	
<p>L) Sostegno al trasporto ciclistico disegnando piste ciclabili e pedonali dedicate.</p>	<p>Tema afferente ad altra scala di pianificazione</p>	
<p>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.</p>	<p>Tema trattato nella documentazione di piano</p>	

N.	16	Data	19/06/2019	Rif.	pums.cittametropolitana.genova.it/PARTECIPA
<i>Ente / Soggetto proponente</i>		M. OLOBARDI (CITTADINO)			
<i>Parere/Osservazione</i>			<i>Valutazione</i>	<i>Prescrizione del provvedimento</i>	
<p>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.</p> <p>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</p>			<p>Tema trattato nella documentazione di piano</p>		

<p>di cambio di modello di trasporto.</p> <p>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-trasporto locale.</p> <p>D) Tassazione all'ingresso nel centro città (con utilizzo di mezzi informatici di tracciamento).</p> <p>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.</p>		
<p>F) Sostegno al trasporto ciclistico (anche assistito) con disegno di piste ciclabili dedicate</p>	Tema afferente ad altra scala di pianificazione	
<p>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.</p>	Tema trattato nella documentazione di piano	

<i>N.</i>	17	<i>Data</i>	20/06/2019	<i>Rif.</i>	pums.cittametropolitana.genova.it/PARTECIA
<i>Ente / Soggetto proponente</i>		M. ELLENA (CITTADINO)			
<i>Parere/Osservazione</i>			<i>Valutazione</i>		<i>Prescrizione del provvedimento</i>
<p>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).</p> <p>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'elettificazione 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.</p>			Tema trattato nella documentazione di piano		

<p>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.</p>	<p>Tema trattato nella documentazione di piano</p>	
<p>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 (elenca fattori per cui la scelta del tram è preferibile a quella del filobus).</p>	<p>Tema trattato nella documentazione di piano</p>	
<p>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.</p>	<p>Tema trattato nella documentazione di piano</p>	
<p>F) Si punta ancora sul metano e GNL che sono combustibili inquinanti. C'è solo un accenno all'elettrificazione delle banchine considerata in corso.</p>	<p>Tema trattato nella documentazione di piano</p> <p>Tema attinente ad altra pianificazione di settore.</p>	
<p>G) Rileva che non si fa accenno all'incremento di aree pedonali.</p>	<p>Tema trattato nella documentazione di piano</p>	
<p>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.</p>	<p>Tema trattato nella documentazione di piano</p>	