



PROMOZIONE DELLA «MOBILITÀ DOLCE»

integrata con gli altri sistemi di mobilità per
migliorare la qualità ambientale e la vivibilità
della Città Metropolitana di Genova

Settembre 2019
CITTÀ METROPOLITANA DI GENOVA

LE STRATEGIE DEL PUMS DI *GENOVA* *Metropoli* E LE AZIONI PREVISTE PER LA “MOBILITÀ DOLCE”

Piero Garibaldi
CITTÀ METROPOLITANA DI GENOVA



il carattere innovativo del PUMS



promuove lo sviluppo equilibrato di tutte le modalità di trasporto più sostenibili



focus sulle persone

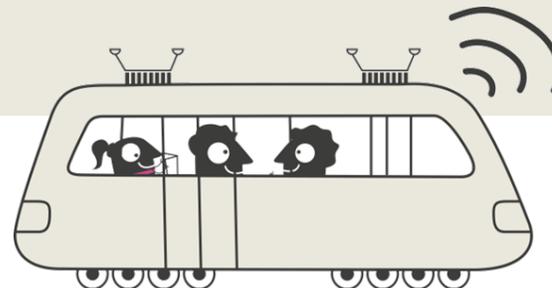


dialoga con gli altri strumenti di pianificazione in un'ottica di integrazione

il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile è un **piano strategico** volto a soddisfare la domanda di mobilità delle persone e delle imprese per migliorare la qualità della vita

le **linee guida ministeriali** (Decreto MIT 4 agosto 2017) definiscono ruolo e metodologia per la formazione, l'approvazione e il monitoraggio dei PUMS

il «Decreto Delrio» individua **obiettivi** minimi obbligatori e **strategie** da perseguire con criteri omogenei a livello nazionale



dalla *vision* condivisa alle strategie del piano

il Piano strategico metropolitano e le Linee di mandato del sindaco individuano per **Genova *Metropoli*** un futuro di "**crescita**" economica, di incremento dell'attrattività del territorio per imprese ed investimenti, fondato su un sistema complessivo della mobilità pubblica e privata efficiente e sostenibile

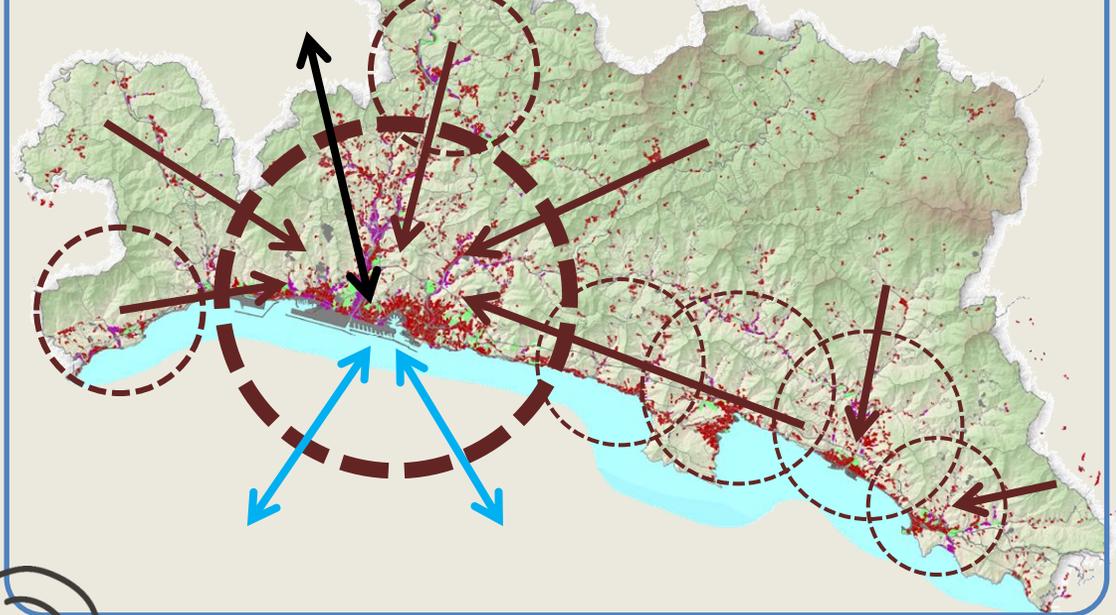
a partire dal quadro strategico preliminare e dalle linee di indirizzo sono stati condivisi gli obiettivi e la *vision* futura del PUMS attraverso un **percorso partecipato**

nel PUMS sono definiti **7 assi strategici** coordinati in un unico disegno per il sistema della mobilità sostenibile di *Genova *Metropoli**

le strategie del PUMS

- 1 Integrazione sistemi di trasporto e interscambio modale
- 2 Trasporto pubblico efficiente e di qualità
- 3 Integrazione sistema della «mobilità dolce»
- 4 Sharing mobility, mobility management, infomobility
- 5 Parco mezzi a basso impatto ambientale
- 6 Logistica urbana sostenibile
- 7 Adeguamento rete e cultura della mobilità e della sicurezza

il sistema integrato dei quadri strategici di *Genova *Metropoli**



lo scenario del piano

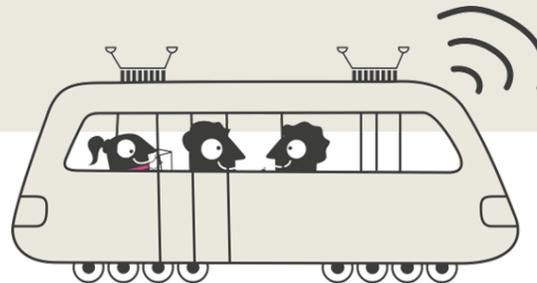
il PUMS della Città metropolitana di Genova disegna uno scenario di mobilità sostenibile in grado di rigenerare l'ambiente urbano e migliorare la qualità della vita fondandosi sui seguenti capisaldi :

trasporto pubblico di alta qualità (velocità, capacità e comfort) fondato su «assi di forza» per le principali direttrici di traffico

adduzione e integrazione con gli altri sistemi di trasporto collettivo: ferroviario, aereo, marittimo, impianti speciali

interconnessione con il trasporto individuale: parcheggi di interscambio, sistemi integrati di pagamento dei servizi di mobilità, car sharing, taxi

integrazione con i sistemi di mobilità dolce: piste ciclabili, bike sharing, aree pedonali, percorsi turistici



adeguare la rete, promuovere la cultura della sicurezza e della mobilità sostenibile



limiti di velocità : zone 30 in ambito urbano, imporre limiti di velocità e misure di controllo sulle strade metropolitane, sistemi di dissuasione e di rallentamento, ecc.

caratteristiche fisiche delle strade : manutenzione e riqualificazione delle pavimentazioni dei marciapiedi, illuminazione automatica tratti delle carreggiate, ecc.

attraversamenti pedonali : interventi sugli impianti semaforici, punti di fermata mezzi pubblici: sicurezza, estetica, servizi aggiuntivi nelle fermate capolinea, ecc.

codici di comportamento : educazione nelle scuole di vario livello, utilizzo sistemi informatici, segnalazioni di criticità puntuali, diffusione di conoscenze

aree pedonali : ripensarle come un sistema di mobilità integrato con gli altri sistemi



il sistema della «mobilità dolce» integrato con gli altri sistemi di mobilità

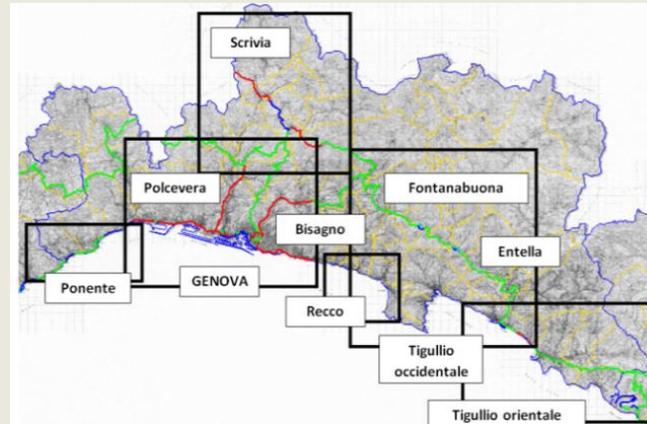
lo sviluppo dei percorsi ciclabili e ciclopeditoni interessa prioritariamente la fascia costiera e le vallate di penetrazione verso l'interno, raccordando le diverse scale della mobilità ciclabile (Legge 2/2018) :

urbana e metropolitana: BICIPLAN

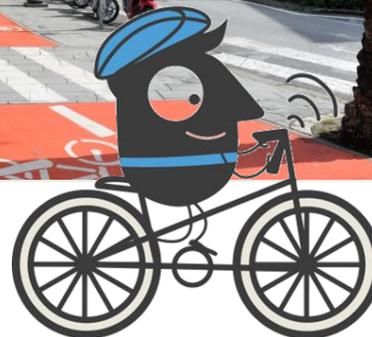
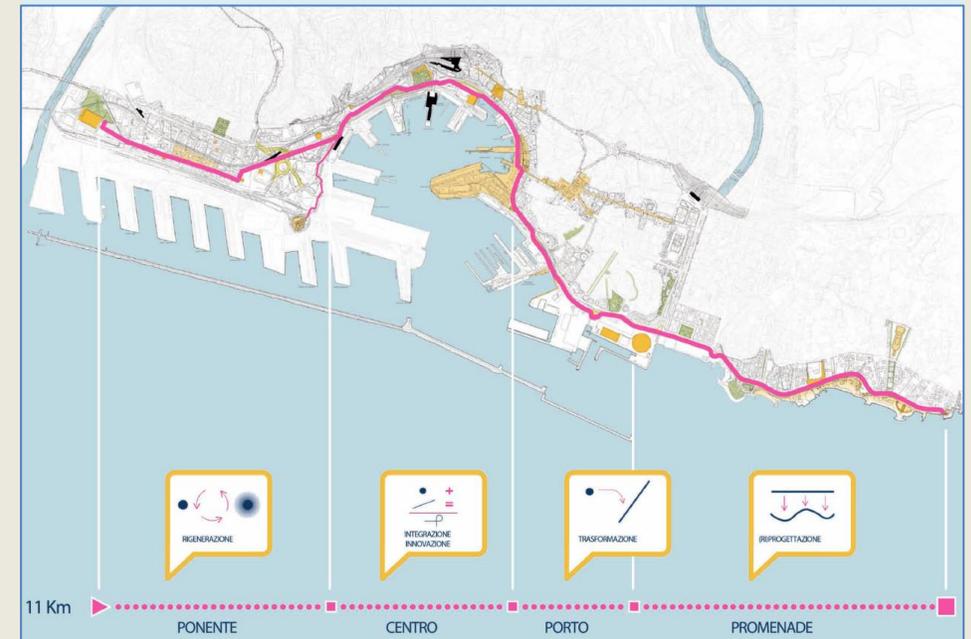
regionale: rete ciclabile regionale RCL

nazionale: rete BICITALIA

europea: rete transeuropea EUROVELO



nel **capoluogo genovese** le piste ciclabili potranno coprire le zone a maggiore densità turistica e commerciale (Porto Antico, via XX Settembre e la riviera di Albaro) e quelle meno penalizzate dalle pendenze del territorio (Val Bisagno): una rete connessa di ciclabili, ove possibile in sede non promiscua, supportata da postazioni del bike sharing, estesa alle aree urbane centrali, alla Val Bisagno e alla Val Polcevera, nell'ambito di un progetto di riqualificazione urbana



intervento prioritario 5 : mobilità dolce e riqualificazione urbana nella valle dell'Entella

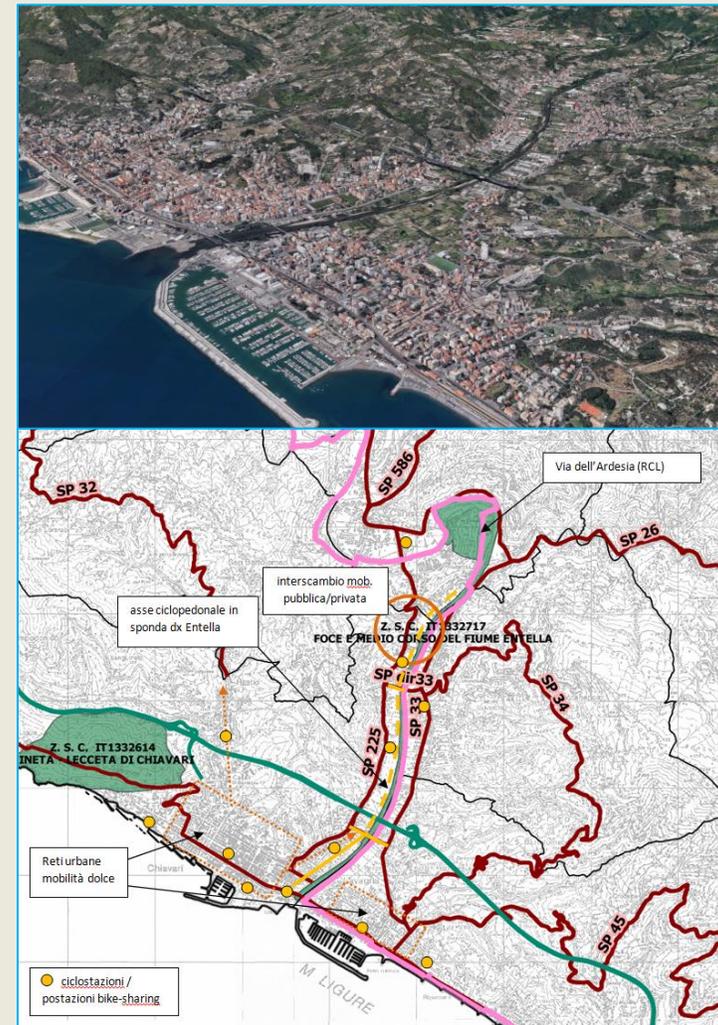
nuove reti ciclabili urbane e loro collegamento con la Rete ciclabile regionale (Via dell'Ardesia) e **percorsi ciclo-pedonali** nelle aree storiche e nelle aree urbane limitrofe, integrate con ZTL e zone 30

interconnessione reti di mobilità dolce con nodi del servizio TPL e con nuove reti TPL su percorsi ad anello servite da navette elettriche, per il collegamento rapido e a basso impatto ambientale tra centro e quartieri periferici

interconnessione con i parcheggi, esistenti e previsti, di interscambio tra mobilità pubblica e privata e “**ciclo-stazioni**” in corrispondenza dei principali nodi di interscambio e dei principali poli di servizi (plessi scolastici, sportivi, culturali, ecc.)

dotazione di **infrastrutture di ricarica elettrica**

promozione di attività ed eventi per la **sensibilizzazione/ formazione dei cittadini e dei visitatori** sui vantaggi della mobilità dolce (salute, vivibilità negli ambiti urbani, qualità dell'aria) e sulle regole di coesistenza tra utenza pedonale e ciclabile



i benefici e gli effetti ambientali



Le azioni del PUMS determinano una maggiore attrattività del TPL e disincentivano l'uso del mezzo motorizzato privato

la regolamentazione e la riduzione del flusso veicolare nelle zone centrali, una logistica urbana più sostenibile in particolare nell'ultimo miglio, determinano **diminuzione delle emissioni atmosferiche, diminuzione dell'inquinamento acustico** e un **migliore utilizzo del suolo urbano**

le politiche di sharing riducono l'uso del mezzo privato: il veicolo del car sharing garantisce **prestazioni ambientali più elevate** rispetto alla media del parco circolante

l'incentivazione della «mobilità dolce» (politiche di bike-sharing, integrazione con TPL, azioni di promozione) **migliora la qualità dell'aria**, permette la **riduzione delle emissioni acustiche, diminuisce il consumo di carburante** ed ha un **benefico impatto sulla salute**

i benefici complessivi stimati per lo scenario del PUMS: aumento degli utenti del TPL di circa 52 mila persone/giorno **(+22,5%)**; riduzione di oltre 511 mila km/giorno delle percorrenze private

effetti ambientali stimati: diminuzione delle emissioni di CO2 nel trasporto pubblico stimata in circa 8.700 tonn/anno; diminuzione delle emissioni inquinanti e acustiche nel trasporto pubblico e privato
Complessivamente i benefici ambientali per la collettività sono stimati dell'ordine di **5,7 milioni di euro/anno**

