

## **Il processo di partecipazione sul trasporto pubblico locale nella Valbisagno**

marzo 2011



## **L'OBIETTIVO DEL PROCESSO DI PARTECIPAZIONE**

**Elaborare - in modo condiviso - le “linee guida” necessarie a sviluppare il progetto di un sistema di trasporto in sede protetta in Valbisagno**

### **COME ?**

Attraverso un processo “bottom-up” :

l'Amministrazione Comunale raccoglie le indicazioni dei cittadini interessati (esigenze, vincoli, opportunità) tramite un Gruppo di Lavoro che al termine del processo produrrà le linee guida e le condividerà con la popolazione in assemblee pubbliche



## LE RAGIONI DEL PROCESSO DI PARTECIPAZIONE

Il sistema di **trasporto pubblico della Valbisagno non garantisce tempi certi di spostamento**, non esistendo alternative al trasporto su gomma, come accade nelle altre parti della Città (metropolitana, treno).

Il servizio attraverso autobus sconta tutte le difficoltà dovute al traffico nel garantire **tempi ragionevoli e certi** per gli spostamenti da e per la Valle.

**Il tema del trasporto pubblico locale è rilevante dal punto di vista ambientale e sociale**, per le ricadute che ha sulla qualità di vita della comunità cittadina; per questo occorre procedere con la **massima trasparenza e partecipazione** di tutti i soggetti che abitano e vivono il territorio interessato per condividere le scelte future.

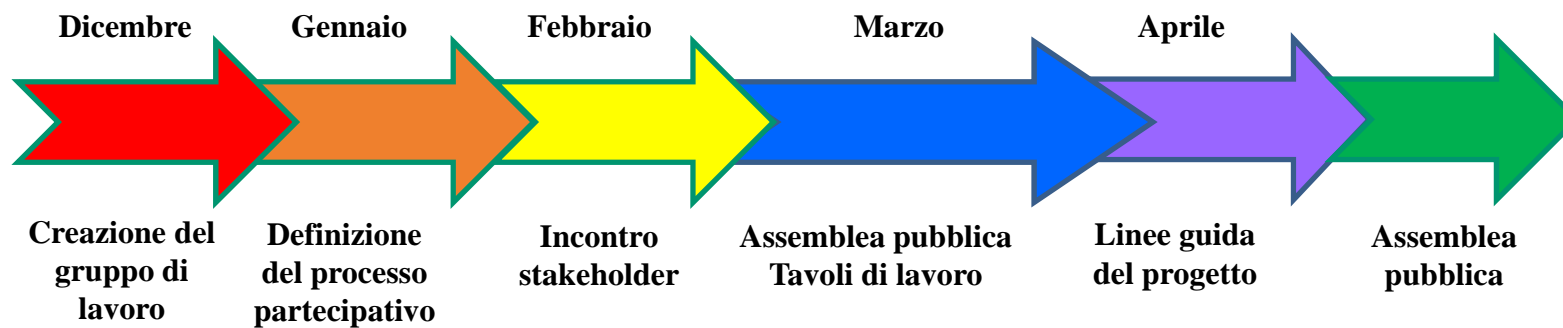


## AVVIO DEL PROCESSO: IL GRUPPO DI LAVORO

- U.O.C. Partecipazione e tempi della città
  - Municipio Bassa Val Bisagno
  - Municipio Media Val Bisagno
  - Direzione Mobilità: Settore Pianificazione e trasporto di superficie in sede propria
  - Direzione Urban lab - Sviluppo urbanistico del territorio
  - Università di Genova:
    - DSA - Dipartimento di Scienze per l'Architettura
    - DINAEL - Dipartimento di Ingegneria Navale ed Elettrica
-



## TEMPI E MODI





## FASI DEL PERCORSO:

1. dicembre 2010/gennaio 2011

**MESSA A PUNTO DEI TEMI, DELLE MODALITA' E DEI TEMPI**

2. 15/21 febbraio 2011

**COINVOLGIMENTO DEGLI STAKE HOLDER:** COMITATI DI CITTADINI, ORGANIZZAZIONI SINDACALI, ASSOCIAZIONI DI VOLONTARIATO, ASSOCIAZIONI AMBIENTALISTE, ASSOCIAZIONI CONSUMATORI, RAPPRESENTANTI DEL COMMERCIO, PICCOLA E MEDIA IMPRESA, ISTITUZIONI RELIGIOSE

1. 3 marzo 2011 h. 17:30

**PRIMA ASSEMBLEA PUBBLICA**

---



4. A partire dal 9 marzo 2011

**ATTIVAZIONE DI LABORATORI TEMATICI TERRITORIALI DEDICATI AI TEMI DELLA MOBILITÀ, TRASPORTO E TERRITORIO**

- ✓ Brignole-Staglieno (sponda sx)
- ✓ Brignole-Staglieno (sponda dx)
- ✓ Staglieno-San Gottardo
- ✓ San Gottardo-Prato

5. aprile - maggio 2011

**ELABORAZIONE DELLE LINEE GUIDA**

6. maggio 2011

**ASSEMBLEA PUBBLICA DI PRESENTAZIONE E DISCUSSIONE DELLE LINEE GUIDA**

---



## STRUMENTI DI COMUNICAZIONE E PROMOZIONE DEL PROCESSO

- **Pieghevole** esplicativo del processo di partecipazione
  - Pubblicazione di una sezione dedicata nel **sito dell'Urban center** del Comune di Genova
  - **Quaderni di lavoro** pubblicati nel sito:
    - Aspetti tecnici ed esperienze in altre città europee
    - La Valbisagno: inquadramento storico territoriale e trasporto pubblico
    - Il processo di partecipazione: le fasi e gli esiti
  - **Linee guida per la progettualità del sistema di trasporto** di massa, scaturite dal processo
-





## I PIANI

Il **PUM** (delibera C.C. n. 1/2010) ha come obiettivi:

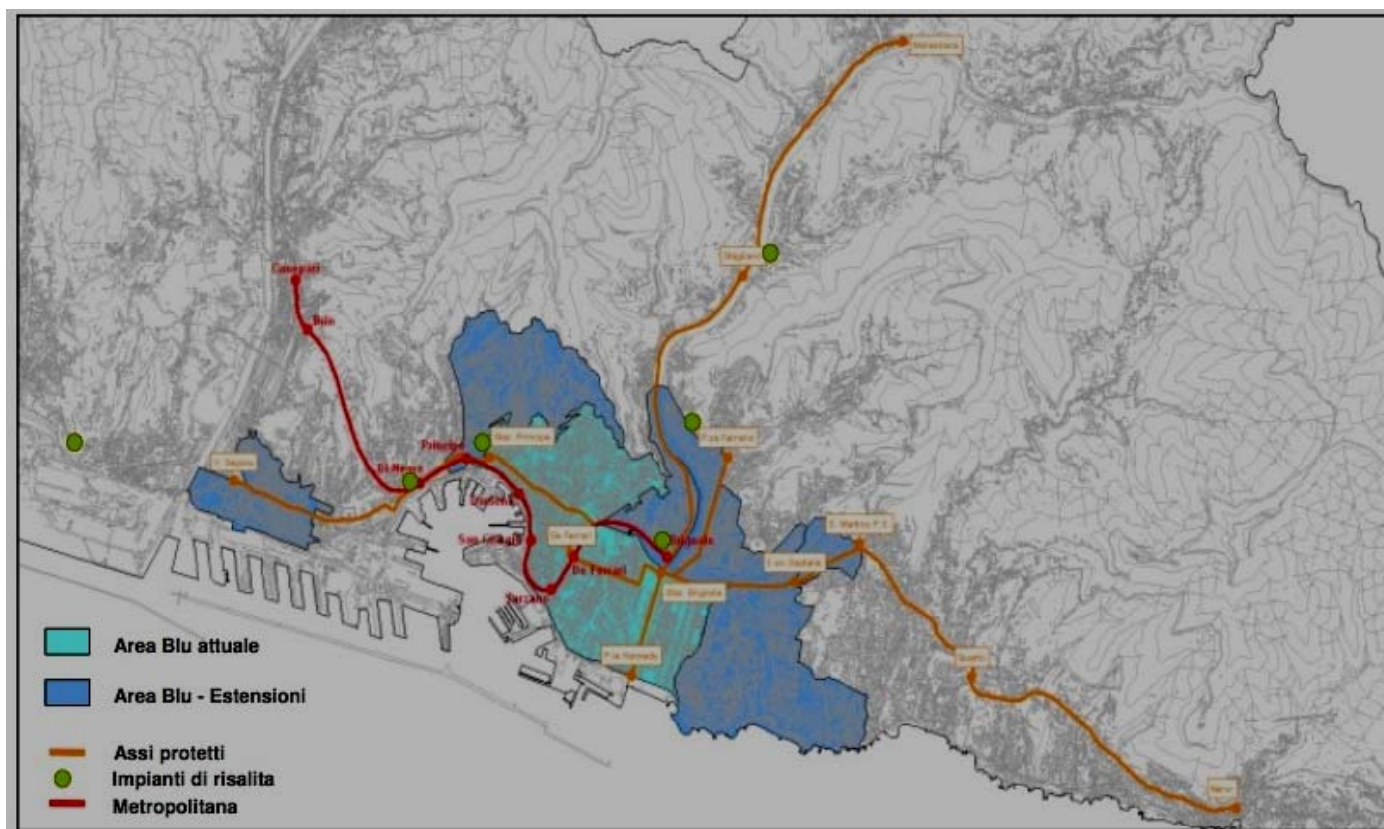
- migliorare la vivibilità dei luoghi
  - garantire il diritto alla mobilità per tutti
  - diminuire le emissioni inquinanti
  - agevolare gli spostamenti dei cittadini
  - migliorare la qualità del trasporto e i tempi di percorrenza attraverso la valorizzazione della rete del trasporto pubblico urbano
  - **realizzare un sistema di trasporto ecologico ad alta capacità di carico su asse protetto in Valbisagno**
-



## IL PUM: SISTEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO



persegue l'integrazione tra rete del trasporto pubblico urbano ed extraurbano e rete ferroviaria





# METROPOLITANIZZAZIONE FERROVIARIA URBANA

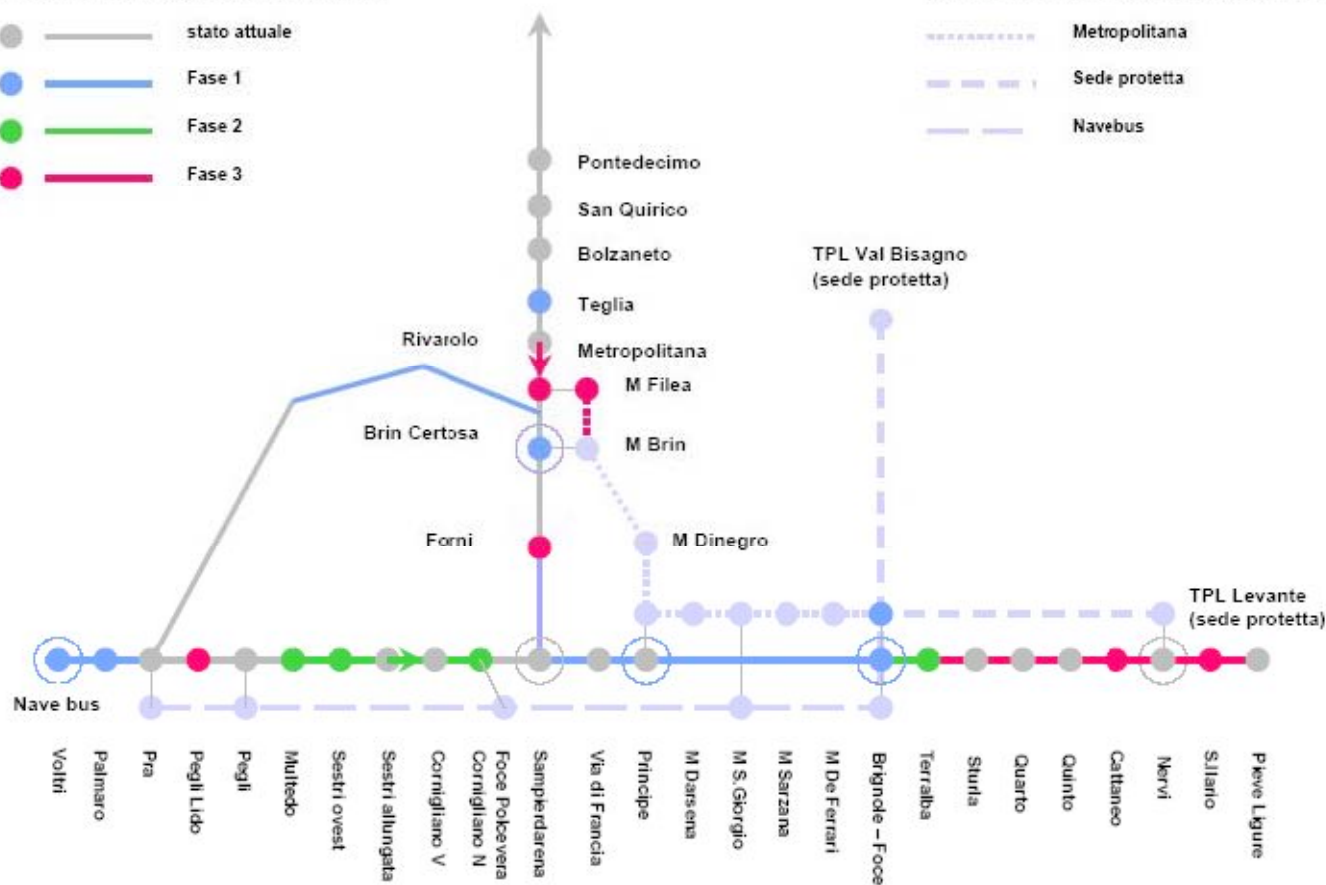


OPERE FERROVIARIE, LINEE E FERMATE

- — stato attuale
- — Fase 1
- — Fase 2
- — Fase 3

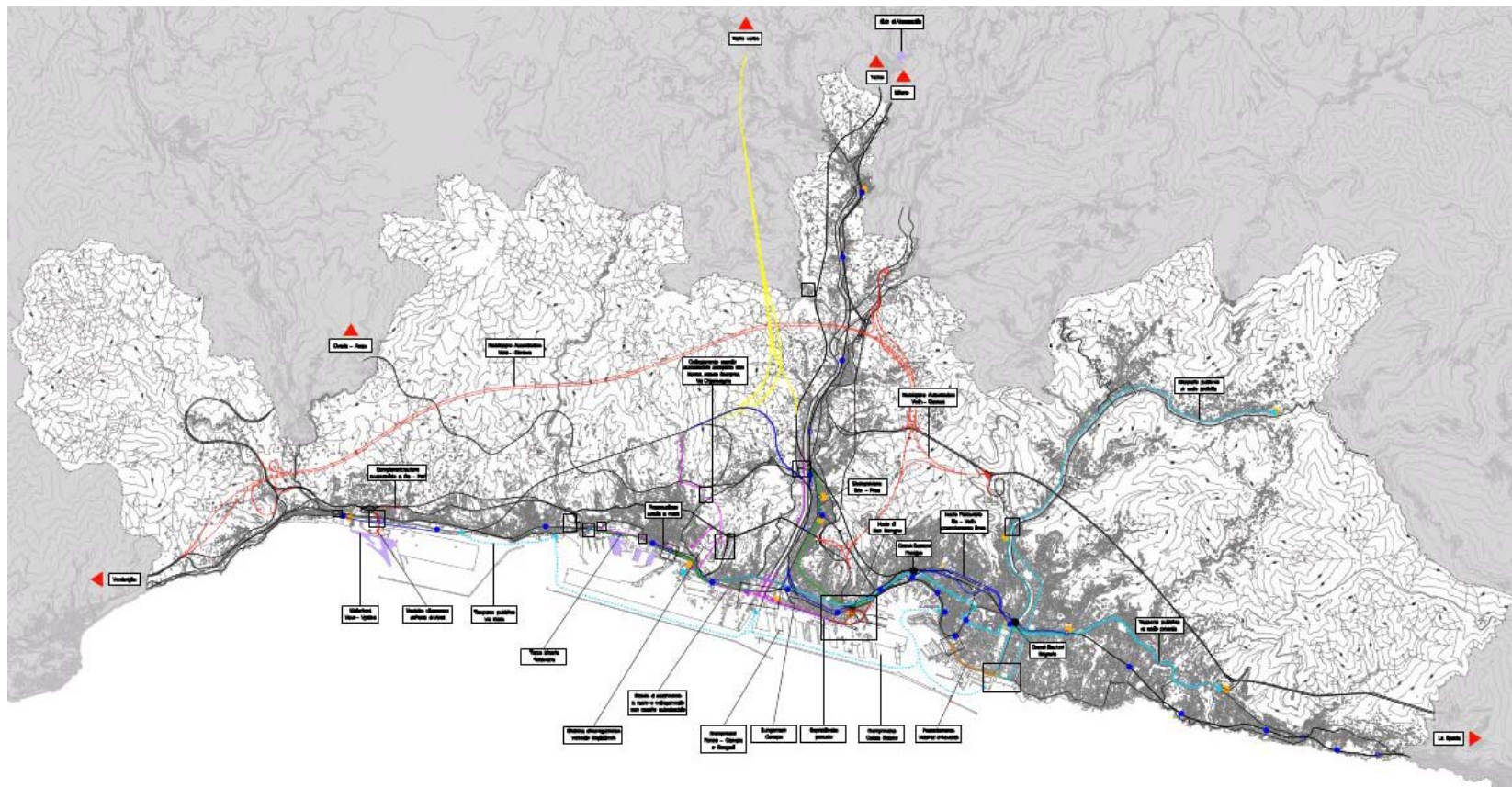
AI TRE TIPI di Trasporto Pubblico Locale

- - - - - Metropolitana
- - - - - Sede protetta
- - - - - Navebus





## IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE E IL TRASPORTO PUBBLICO





## IL PUC IN ITINERE: LE AREE DI TRASFORMAZIONE



### DISTRETTI DI TRASFORMAZIONE

- Stazione ferroviaria di Brignole
- Ex-parco ferroviario di Terralba
- Piastra di Via Bobbio
- Area ex-Piombifera
- Area Gavette

### AREE IN AMBITI DI RIQUALIFICAZIONE E DI IMPORTANTE INTERESSE PER LA CITTA'

- Area ex-Boero a Molassana
- Ex-mercato di C.so Sardegna
- Area Ex-Volpara
- Area Ex-Italcementi
- Ca de' Pitta
- Area ex-Officine Guglielmetti

### RECUPERO DELLE CAVE

Cava Znacchi  
Cava Cavalletti  
Cava Ratti

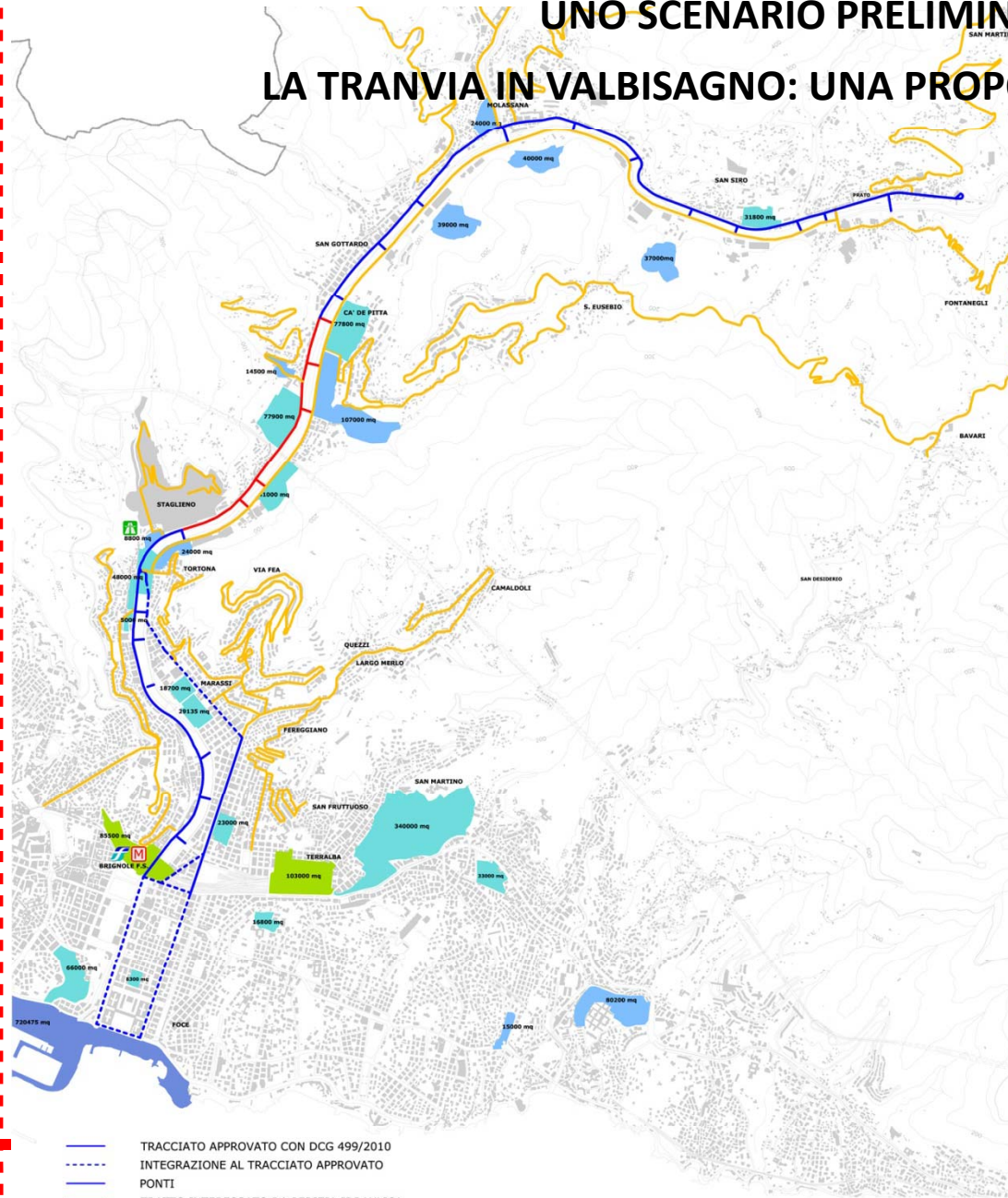


## OPPORTUNITA' E VINCOLI

- la realizzazione di una moderna infrastruttura di trasporto urbano - e della tranvia in particolare - comporta lo sviluppo di un **processo di pianificazione e progettazione complessivo del territorio**, teso ad una forte **riqualificazione delle aree interessate**
- la soluzione progettuale dovrà tenere conto delle **previsioni del PUC** (in particolare rispetto ai distretti di trasformazione) e dell'opportunità offerta dal progetto di messa in sicurezza dalle esondazioni del Bisagno (nel tratto Staglieno-ponte Feritore) previsto dal **piano di bacino**, con:
  - demolizione e ricollocazione di ponti e passerelle
  - rifacimento degli argini ed allargamento della sede stradale

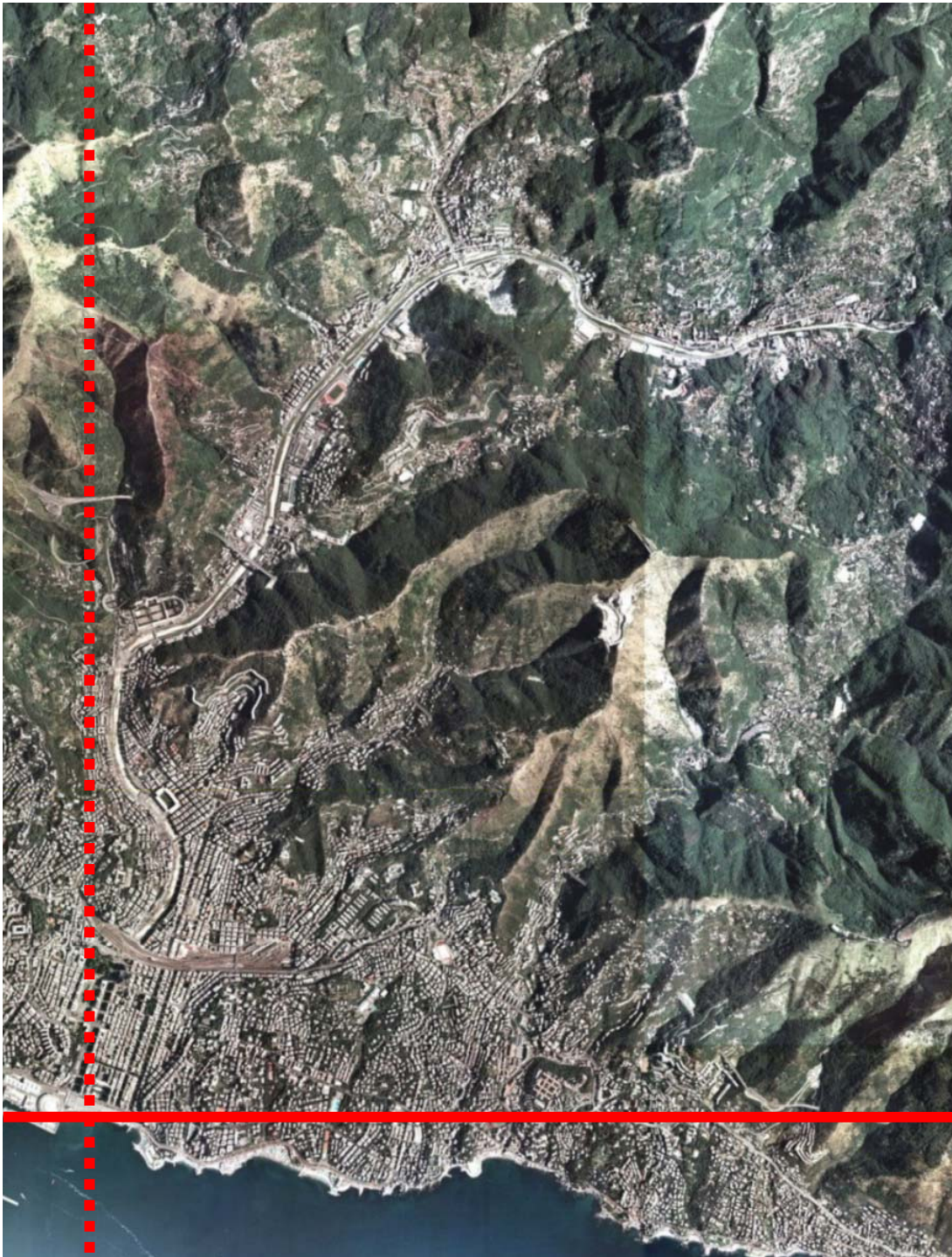
# UNO SCENARIO PRELIMINARE

## LA TRANVIA IN VALBISAGNO: UNA PROPOSTA DI TRACCIATO



- TRACCIATO APPROVATO CON DCG 499/2010
- - - INTEGRAZIONE AL TRACCIATO APPROVATO
- PONTI
- TRATTO INTERESSATO DA PERIZIA IDRAULICA
- PERCORSO LINEE BUS
- STAZIONE FERROVIARIA
- FERMATA METROPOLITANA
- CASELLO AUTOSTRADALE

- AREE URBANE OGGETTO DI TRASFORMAZIONE
- AREE GRANDI SERVIZI OGGETTO DI TRASFORMAZIONE
- AREE FERROVIARIE OGGETTO DI TRASFORMAZIONE
- AREE PORTUALI OGGETTO DI TRASFORMAZIONE



Il processo di partecipazione  
sul trasporto pubblico locale  
nella Val Bisagno

**Aspetti di mobilità  
e tecnologie**

Marzo 2011





## I PRESUPPOSTI



### IL PUM (delibera C.C. n. 1/2010)

- migliorare la vivibilità dei luoghi
- garantire il diritto alla mobilità per tutti
- diminuire le emissioni inquinanti
- agevolare gli spostamenti dei cittadini
- migliorare la qualità del trasporto e i tempi di percorrenza attraverso la valorizzazione della rete del trasporto pubblico urbano

### tra gli obiettivi prioritari del PUM:

la realizzazione di un sistema di trasporto in Val Bisagno  
**ad alta capacità di carico su asse protetto**

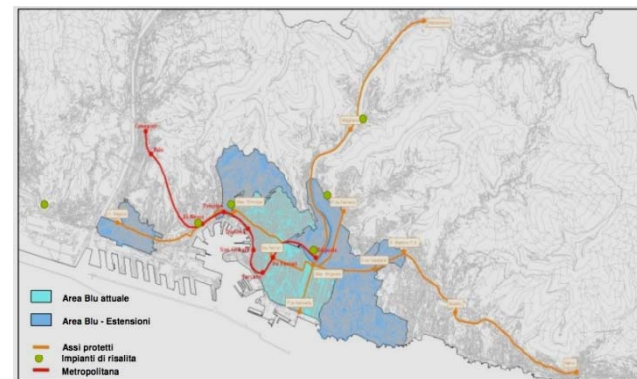
---



## I VINCOLI



- a regime si prevede una **domanda di trasporto sull'asse attrezzato di circa 4000 passeggeri ora** per direzione tra Prato e Brignole
- si deve perseguire **l'integrazione con la rete di trasporto pubblico urbano ed extraurbano esistente e con la rete ferroviaria**
- si deve rendere agevole **l'interscambio con la mobilità privata e le linee di TP collinari e provenienti dalla SS 45**
- la realizzazione deve integrarsi **con la riqualificazione delle aree interessate** e il sistema deve essere **a basso impatto ambientale**
- **qualità del servizio**





## LE SOLUZIONI POSSIBILI



BUS/FILOBUS 12 m



1500 pphpd

BUS/FILOBUS 18 m



2500 pphpd

BUS/FILOBUS 24 m



2500-3500 pphpd



TRAM

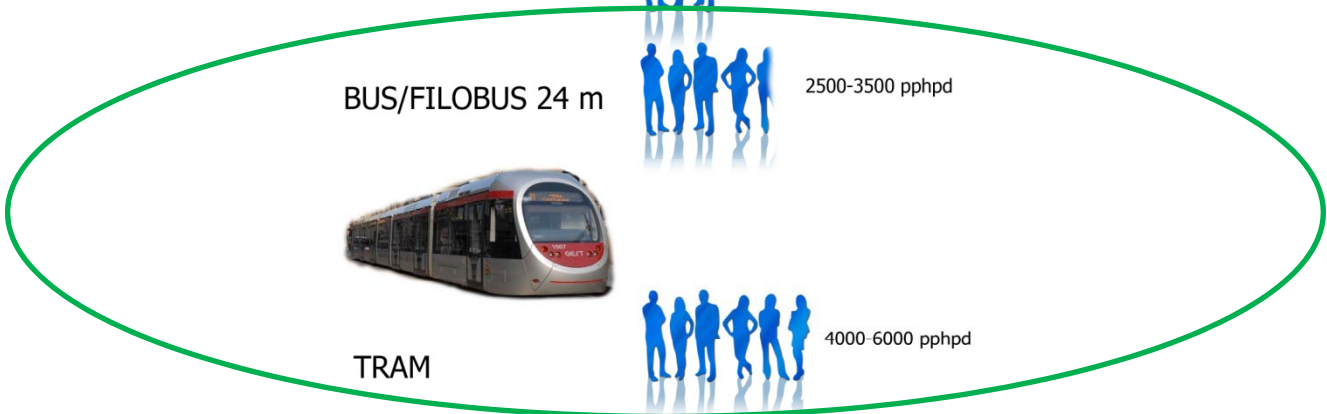


4000-6000 pphpd

METRO



8000-30000 pphpd  
in base la modello operativo





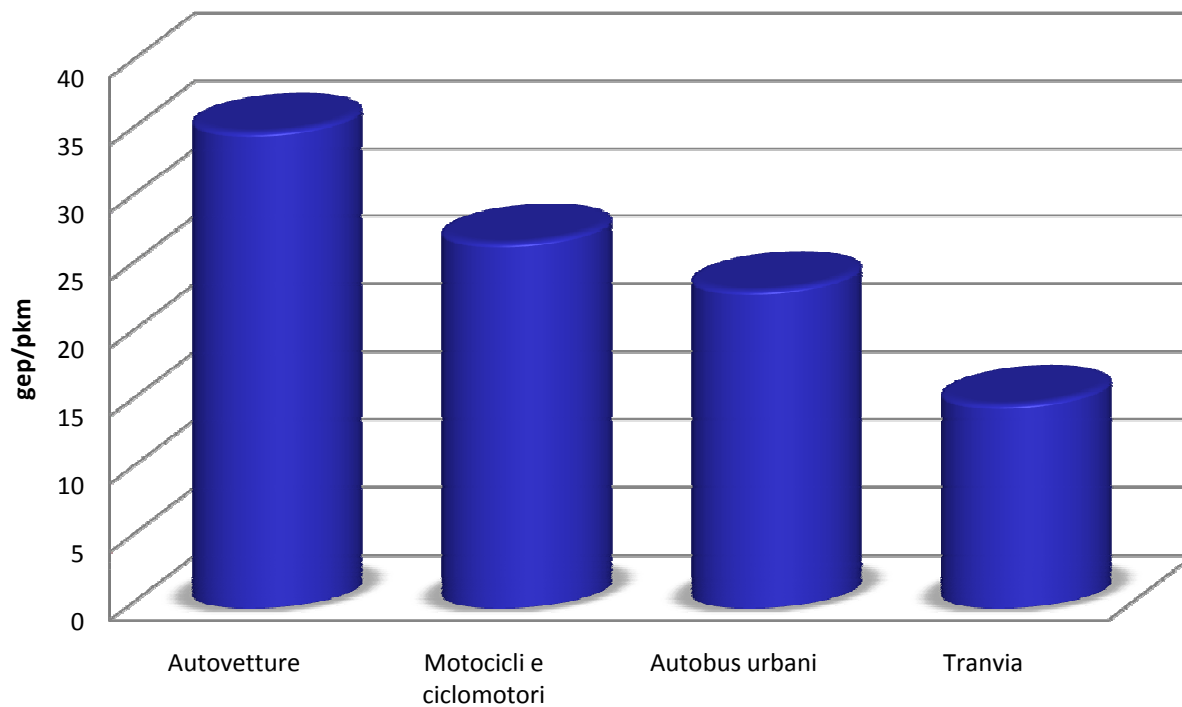
## II TRAM E LA CAPACITA' DI TRASPORTO





## II TRAM E L'AMBIENTE

### Consumi specifici per i diversi mezzi di trasporto



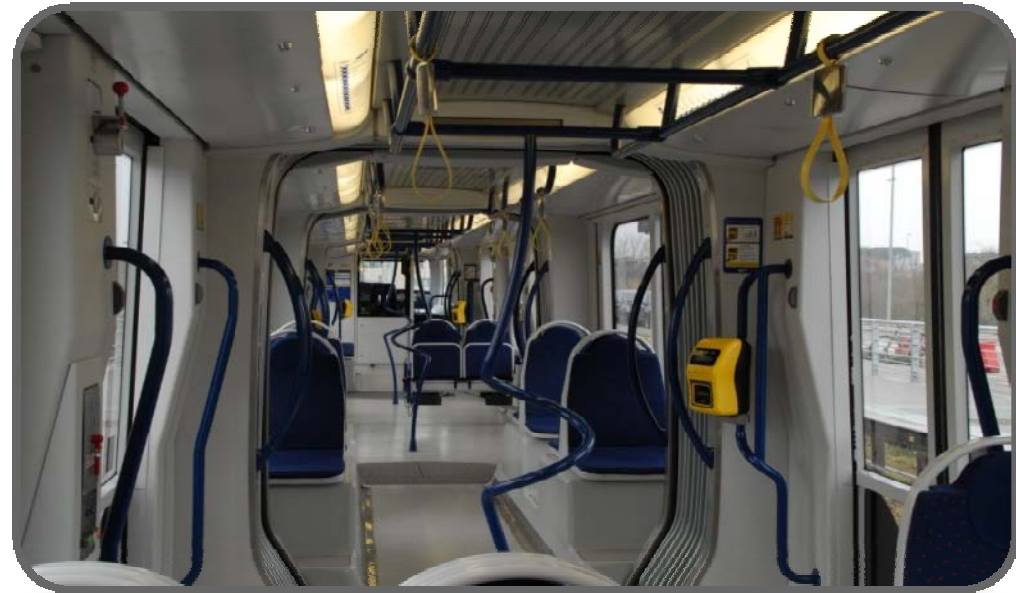
*gep = grammi equivalenti di petrolio*  
*pkm = passeggeri trasportati per km*



## IL TRAM E IL COMFORT



- Pianale completamente ribassato
- Arredi interni multifunzionali
- Doppie sospensioni e carrelli pivotanti
- Riduzione del rumore in curva





## IL TRAM E LA RIQUALIFICAZIONE URBANA: UN ESEMPIO, NIZZA



Dati	
Popolazione	~ 347.000 abitanti
Lunghezza	8,7 km
Numero di fermate	21
Capacità	3000 passeggeri per ora per direzione
Distanza fermate	400 m
Parcheggi di interscambio	3
Tipologia di tracciato	Sede protetta e riservata
Velocità commerciale	18 km/h
Frequenza	5 minuti (ora di punta) 8 minuti (ora di morbida)





## IL TRAM IN EUROPA: 2010



<b>TRANVIE IN FASE DI COSTRUZIONE IN EUROPA (anno 2010)</b>		
Angers (Francia)	Jaen (Spagna)	Réunion (Francia)
Brest (Francia)	L'Aquila (Italia)	Siviglia (Spagna)
Cadiz (Spagna)	Le Havre (Francia)	Stoccolma (Svezia)
Dijon (Francia)	Manacor-Arta (Spagna)	Tours (Francia)
Edimburgo (Gran Bretagna)	Nantes (Francia)	Venezia-Mestre (Italia)
Granada (Spagna)	Palermo (Italia)	Zaragoza (Spagna)
Hasselt-Maastricht (Belgio-Olanda)	Reims (Francia)	
<b>TRANVIE APERTE ALL'ESERCIZIO IN EUROPA (anno 2010)</b>		
Firenze (Italia)	14 febbraio	18 km
Bergen (Norvegia)	22 giugno	9,8 km
Lione (Francia)	9 agosto	8,4 km
Toulouse (Francia)	30 novembre	10,9 km
Mulhouse (Francia)	13 dicembre	24 km





## IL TRAM IN ITALIA



	Città	Linee	km	Vetture
<b>Impianti storici</b>	Milano	20	297,9	547
	Napoli	3	19	52
	Roma	6	50	165
	Trieste	1	5,2	6
	Torino	9	223	265
<b>Nuovi impianti</b>	Bergamo	1	12,5	14
	Cagliari	1	6,3	9
	Firenze	1	7,6	17
	Messina	1	7,7	15
	Mestre	1	6,3	20
	Padova	1	10,3	16
	Sassari	1	4,3	4



## ASPETTI DA APPROFONDIRE NEI «TAVOLI» PER LA STESURA DELLE LINEE GUIDA PROGETTUALI



- **Tracciato**, su microscala
  - **Interazioni**: mobilità locale, esercizi commerciali
  - **Incroci** a raso, tratti promiscui
  
  - **Parcheggi**: residenti, rotazione, interscambio
  - Modalità di **interscambio** con linee di TP e mobilità privata da/per zone collinari
  
  - Modalità e problematiche relative alla **cantierizzazione**
-