



GAIA – IL PUMS DI GENOVA – QUADRO STRATEGICO

5. FRA OPPORTUNITÀ E MINACCE: LE PAROLE CHIAVE



Indice del documento

1. LA MOBILITA' URBANA E L'IDEA DELLA CITTA' FUTURA
2. PUMS, ISTRUZIONI PER L'USO
3. I GRANDI TREND DELLA MOBILITA': UNO SGUARDO AL FUTURO
4. LA MOBILITA' OGGI: UNO SGUARDO AL TERRITORIO
5. FRA OPPORTUNITA' E MINACCE: LE PAROLE CHIAVE
6. IL MOSAICO DELLA MOBILITA': SCENARI E STRATEGIE
7. IL MOSAICO DELLA MOBILITA': SINTESI DELLE AZIONI
8. I MODELLI DI FINANZIAMENTO

La mobilità a Genova verso il futuro: forza, debolezza, opportunità, minacce

Le considerazioni svolte sin qui permettono di delinare un'analisi della **situazione della mobilità** genovese, alla luce da un lato delle oggettive criticità e degli aspetti positivi rilevati, dall'altro delle **grandi tendenze in atto** che trasformeranno profondamente il modo di muoversi, non solo nelle città, nei prossimi decenni.

L'analisi congiunta di questi elementi si presta a essere riassunta in uno schema c.d. **"SWOT"** (strengths, weaknesses, opportunities and threats), cioè a un raffronto fra **punti di forza e di debolezza**, intrinseci all'oggetto o al fenomeno sotto osservazione, **opportunità e minacce**, provenienti invece dall'ambiente esterno, e/o da eventualità o probabilità future.

È una chiave di lettura che deve essere poi sposata con i grandi **"driver"** delle politiche della mobilità nei paesi più avanzati, che le linee guida del D.M. 4/8/2017, e prima ancora quelle della Direttiva europea 94/2014, indicano in modo consolidato.

Possibili punti di forza

La mobilità genovese evidenzia un notevole “**autocontenimento**” dei flussi, cioè un’elevata percentuale (70%) di spostamenti interni alla città.

Il **tasso di motorizzazione** è tra i più bassi fra le città metropolitane.

Il trasporto pubblico locale **incide per il 32%** nelle scelte dei genovesi per gli spostamenti interni alla città.

È abbastanza elevato l’utilizzo della **ferrovia** sulla linea metropolitana genovese.

È presente un alto tasso (23,8%) di **spostamenti interni non motorizzati** (bicicletta e mobilità pedonale).

L’aumento dei **flussi turistici** sta accrescendo una domanda di mobilità di tipo non sistematico ma “ricco”.

Analoghi riflessi conseguono dagli aumenti di traffico passeggeri nei terminali portuali (crociere e traghetti) e nell’aeroporto.

Genova, il suo territorio e le sue iniziative godono di una **visibilità** relativamente elevata sui media nazionali, e talora internazionali.



Possibili punti di debolezza (1 di 2)

L'ammodernamento e lo sviluppo delle **reti ferroviaria e metropolitana** sono stati lenti e incerti.

Il **trasporto pubblico su gomma** è percepito lento e non confortevole, anche a causa delle minori risorse, e ciò ha determinato cali dei passeggeri e peggioramenti dei conti. Inoltre il bus è usato appena dall'1% dei pendolari provenienti da fuori Genova.

I **parcheggi** per le auto private sono insufficienti, particolarmente quelli di interscambio.

Il **bike sharing e car sharing** sono risultati sin qui inefficaci.

I **taxi** sono sottoutilizzati rispetto alle loro potenzialità.

Le infrastrutture per il **rifornimento di energie non inquinanti** (elettrico, metano) sono assenti o insufficienti.

San Fruttuoso, priva di collegamenti su ferro, è la prima zona per origine di spostamenti interni a Genova.



Possibili punti di debolezza (2 di 2)

La situazione della **viabilità ordinaria di accesso** alla città presenta punti critici (Campomorone, SP5; Mignanego, SP25); in generale, sono problematiche le situazioni di colline e alture della città, nonché di aree vallive e montane o singoli paesi – in qualche caso anche costieri – della CM, non serviti dalla ferrovia né da valide alternative al mezzo privato, a causa di territorio periferico con rilevanti fenomeni di sprawl urbano.

Il **superamento dei limiti** per le emissioni inquinanti (Nox, Ozono, Polveri, Benzene) è sistematico.

Aumentano le immatricolazioni di **veicoli merci**, e vengono impiegati più mezzi nella distribuzione urbana di merci. I flussi merci congestionano in particolare la zona della Val Polcevera e i caselli di Genova Ovest e Bolzaneto.

La **commistione** del traffico urbano con i flussi portuali di merci e di passeggeri può creare picchi ed emergenze difficilmente risolvibili.



Possibili opportunità

Le criticità più evidenti di congestione del traffico privato si riscontrano dove non vi sono ancora valide soluzioni di TPL in sede propria.

La congestione ai caselli più centrali fa prevedere ottime opportunità per **futuri parcheggi di interscambio**.

Nella mobilità verso Genova vi sono **margini di crescita** evidenti **per il TPL**. La recente fusione dei due gestori favorirà un'ottimizzazione dell'offerta per l'area vasta.

La forte propensione a sviluppare la sharing mobility permette ampi margini di miglioramento. Inoltre i dati della mobilità verso Genova evidenziano una buona propensione al "car pooling" spontaneo.

Le collaborazioni innovative fra i diversi attori nel processo di inteconnessione della mobilità possono favorire **l'integrazione dei flussi** e la riduzione del traffico privato.

La **polarizzazione** dei flussi O/D nel traffico merci facilita politiche precise e mirate.

Progetti europei sperimentali nella mobilità elettrica (Scooter: Elviten, H2020).

Il **turismo** in crescita e la "visibilità" mediatica di Genova permettono azioni su risorse "immateriali" sviluppando la mobilità tramite modalità «social» a vantaggio dei residenti ma anche dei turisti e dell'immagine complessiva della città.



Possibili minacce (1 di 2)

Alcune realizzazioni infrastrutturali cruciali per l'intero sistema della mobilità cittadina hanno tempi e modalità di sviluppo **incerti** (in particolare, la ristrutturazione del nodo ferroviario).

L'esplosione dell'**e-commerce** può determinare un'incontrollata esplosione del traffico merci.

Le grandi trasformazioni urbane e i nuovi insediamenti possono determinare **carichi antropici** e domanda di mobilità difficili da gestire.

Lo **sprawl** urbano nei comuni di corona di nuova espansione ha spesso luogo in zone difficili da raggiungere dal servizio pubblico.

La crescita (in corso e prevista) della **movimentazione portuale**, e soprattutto il **gigantismo** navale, possono creare picchi di traffico che insistono sulla mobilità cittadina.



Possibili minacce (2 di 2)

La necessaria “rivoluzione” nel sistema della mobilità può incontrare diversi ordini di difficoltà:

- La **mancanza di una visione** complessiva adeguata;
- L'**onerosità finanziaria**;
- Una **mentalità** diffusa scarsamente “aggiornata” sulle nuove possibilità e frontiere della mobilità;
- **Resistenze corporative** per le possibili, paventate conseguenze delle innovazioni (cantieri, concorrenza, etc.);
- Le **complessità burocratico/amministrative** dei processi decisionali.

Inoltre, i miglioramenti tecnologici previsti per i veicoli (automazione, energia, connessione), se non sfruttati anche dal trasporto pubblico rischiano di determinare un gap qualitativo che giocherà a favore del trasporto privato.

SWOT: tirando le somme...

Contesto interno

Elementi positivi

- I genovesi dimostrano una buona **propensione** all'uso del **trasporto pubblico** e alla "mobilità dolce".
- Soprattutto i flussi turistici in aumento esprimono una domanda di trasporto più **ricco e sostenibile**.

Contesto esterno / futuro

- Le situazioni più critiche corrispondono all'assenza di valide **soluzioni di trasporto pubblico e di interscambio**, per le quali ci sono ampi margini di miglioramento.
- Le grandi **innovazioni "disruptive"** che si stanno affermando possono colmare il gap di efficacia anche per il trasporto pubblico.

Elementi negativi

- L'attuale sistema dei trasporti pubblici è **obsoleto** e necessita di onerosi **investimenti**.
- Il conseguente massiccio ricorso al traffico privato determina **inquinamento** eccessivo e situazioni di **congestione** aggravate dall'assenza di **parcheggi di interscambio**.
- Il **traffico merci** è in aumento.

- I **ritardi infrastrutturali**, le trasformazioni urbane, l'esplosione dell'**e-commerce** e la crescita dei **traffici portuali** sono minacce potenziali.
- La necessaria "rivoluzione" potrebbe non godere di adeguati **finanziamenti** e incontrare **resistenze** culturali e corporative.



Le parole chiave

Quanto visto fin qui – linee guida europee e italiane, megatrend mondiali, situazione genovese – convergono verso alcuni driver, alcune “parole chiave” trasversali intorno alle quali costruire la strategia di GAIA. Proviamo a riassumerle.

Trasporto collettivo in sede propria	La crescita delle esigenze di mobilità postula che i grandi flussi siano in gran parte assorbiti dal trasporto collettivo, che deve essere veloce e di qualità, e a questo scopo avere una via di corsa propria, e semafori prioritari agli incroci.
Condivisione	Le soluzioni di “sharing” (car-, bike-, van-, ride-, ...) consentono di ottimizzare il rapporto fra veicoli usati e mobilità che possono garantire. Dalla proprietà privata dei veicoli si va verso il loro impiego come servizio.
Integrazione	L’efficacia del trasporto pubblico è amplificata dalla possibilità di essere complementare al trasporto privato, creando una catena di cui fluidificare i luoghi fisici (parcheggi e nodi) e virtuali (pagamenti, info).
Mobilità dolce	Tornare a usare veicoli mossi dall’energia umana, o semplicemente tornare a muoversi a piedi, è la più semplice delle soluzioni. Non sempre applicabile, può essere ampliata con infrastrutture e organizzazione.
Mobilità delle merci	Storicamente trascurate, con l’esplosione dell’e-commerce il trasporto di merci in città sta diventando una criticità. Punti di raccolta, orari, veicoli elettrici sono alcune delle soluzioni per evitare che i veicoli merci soffochino le città.
Energia elettrica e pulita	La tecnica mette a disposizione soluzioni per muoversi riducendo drasticamente i costi ambientali. Applicarle è un dovere per noi stessi e per le generazioni future.
Riduzione dell’inquinamento	L’inquinamento atmosferico e il rumore sono i peggiori nemici della città. Il passaggio alla trazione elettrica e il ritorno alla mobilità ciclistica e pedonale renderanno vivibili le città del XXI secolo.
Sicurezza e rispetto delle regole	La mobilità è tuttora una delle principali cause di morte, e ciò solo a causa del mancato rispetto delle norme. Educare al rispetto delle regole, e reprimerne sempre la violazione, è un principio ineludibile.
ITS e nuove tecnologie	Grazie alle nuove tecnologie e agli Intelligent Transport Systems è oggi possibile ridurre i costi esterni della mobilità senza penalizzare l’accessibilità.
Cultura della mobilità	La più importante trasformazione è quella che deve avvenire nella sensibilità individuale: muoversi è vivere la città, muoversi “bene” migliora la qualità dell’ambiente e della vita e aumenta le opportunità di tutti.
Partecipazione e codecisione	La pervasività delle scelte sulla mobilità urbana, e la loro complessità puntuale, non consente che le decisioni siano calate dall’alto e postula invece un processo di consultazione che coinvolga tutti.
Monitoraggio e flessibilità	La rapidità dei cambiamenti obbliga a trasformare la logica di Piano da meramente previsionale in adattiva. Il conseguimento degli obiettivi può richiedere continui cambiamenti delle azioni.