



GAIA – IL PUMS DI GENOVA – QUADRO STRATEGICO

## **6. IL MOSAICO DELLA MOBILITÀ: SCENARI E STRATEGIE**

# Genova: scenari e strategie



- Il trasporto pubblico
- L'interconnessione fra sistemi di trasporto
- La circolazione privata
- La mobilità dolce
- Il movimento delle merci
- La cultura della mobilità

# Genova: scenari e strategie



- Il trasporto pubblico
- L'interconnessione fra sistemi di trasporto
- La circolazione privata
- La mobilità dolce
- Il movimento delle merci
- La cultura della mobilità



# Il trasporto pubblico: Alcune criticità...

Il trasporto pubblico è visto come un trasporto di bassa qualità e affidabilità, da utilizzare solo in assenza di alternative.

Solo una piccola parte del trasporto pubblico utilizza mezzi a basso impatto inquinante.

Il trasporto pubblico flessibile o su domanda non è adeguatamente sviluppato e incentivato.

L'interconnessione fra diversi trasporti pubblici e con il trasporto privato è inadeguata.

Gli utilizzatori sistematici e l'utenza debole non sono agevolati.



# Il trasporto pubblico: Alcune criticità... e le possibili risposte

Il trasporto pubblico è visto come un trasporto di bassa qualità e affidabilità, da utilizzare solo in assenza di alternative

Solo una piccola parte del trasporto pubblico utilizza la trazione elettrica

Il trasporto pubblico flessibile o su domanda, incluso il taxi, non è adeguatamente sviluppato e incentivato

L'interconnessione fra diversi trasporti pubblici e con il trasporto privato è inadeguata

Gli utilizzatori sistematici e l'utenza debole non sono agevolati

- Rafforzare il trasporto pubblico collettivo sulle linee di forza e ad alta densità residenziale / commerciale
- Tutelare e agevolare l'utenza debole
- Convertire il trasporto collettivo alla trazione elettrica, e incentivare l'elettrico nel trasporto pubblico gestito da privati
- Sviluppare trasporto pubblico flessibile o su domanda nelle aree a bassa densità (colline e quartieri) e nel servizio notturno
- Agevolare l'interconnessione fra i sistemi di trasporto (cfr. *infra*)

# Il trasporto pubblico: Alcune criticità... e le possibili risposte

Il trasporto pubblico è visto come un trasporto di bassa qualità e affidabilità, da utilizzare solo in assenza di alternative.

- Entro il 2025 le linee di forza della domanda saranno interamente servite da trasporto pubblico ad alta capacità rafforzando la componente su ferro: ferrovia urbana (nodo di Genova), prolungamento metropolitana, rete tram/lightram

L'interconnessione fra diversi trasporti pubblici e con il trasporto privato è inadeguata

Gli utilizzatori sistematici e l'utenza debole non sono agevolati

polico  
on è

Rafforzare il trasporto pubblico collettivo sulle linee di forza e ad alta densità residenziale / commerciale

- Tutelare e agevolare l'utenza debole
- Convertire il trasporto collettivo alla trazione elettrica, e incentivare l'elettrico nel trasporto pubblico gestito da privati
- Sviluppare trasporto pubblico flessibile o su domanda nelle aree a bassa densità (colline e quartieri) e nel servizio notturno
- Agevolare l'interconnessione fra i sistemi di trasporto (cfr. infra)

# Il trasporto pubblico: Alcune criticità... e le possibili risposte

Il trasporto pubblico è visto come un trasporto di bassa qualità e affidabilità, da utilizzare solo in assenza di alternative

- Migliorare la qualità e il comfort
- Aumentare l'accessibilità ai veicoli e alle informazioni
- Agevolazioni tariffarie per i meno abbienti

Il trasporto pubblico flessibile o su domanda non è adeguatamente sviluppato e incentivato

L'interconnessione fra diversi trasporti pubblici e con il trasporto privato è inadeguata

Gli utilizzatori sistematici e l'utenza debole non sono agevolati



- Rafforzare il trasporto pubblico collettivo sulle linee di forza e ad alta densità residenziale / commerciale
- Tutelare e agevolare l'utenza debole
- Convertire il trasporto collettivo alla trazione elettrica, e incentivare l'elettrico nel trasporto pubblico gestito da privati
- Sviluppare trasporto pubblico flessibile o su domanda nelle aree a bassa densità (colline e quartieri) e nel servizio notturno
- Agevolare l'interconnessione fra i sistemi di trasporto (cfr. *infra*)



# Il trasporto pubblico: Alcune criticità... e le possibili risposte

Il trasporto pubblico è visto come un trasporto di bassa qualità e affidabilità, da utilizzare solo in assenza di alternative

- Entro il 2025 la flotta del trasporto pubblico collettivo sarà (gradualmente) sostituita con veicoli a trazione elettrica (batteria o alimentazione continua)
- I privati che gestiscono altri trasporti pubblici (taxi, operatori merci, subappalti) devono essere incentivati alla transizione verso mezzi a basso impatto ambientale

con il trasporto privato è inadeguata

Gli utilizzatori sistematici e l'utenza debole non sono agevolati

polico  
on è  
ci e

- Rafforzare il trasporto pubblico collettivo sulle linee di forza e ad alta densità residenziale / commerciale
- Tutelare e agevolare l'utenza debole
- Convertire il trasporto collettivo alla trazione elettrica, e incentivare l'elettrico nel trasporto pubblico gestito da privati
- Sviluppare trasporto pubblico flessibile o su domanda nelle aree a bassa densità (colline e quartieri) e nel servizio notturno
- Agevolare l'interconnessione fra i sistemi di trasporto (cfr. *infra*)



# Il trasporto pubblico: Alcune criticità... e le possibili risposte

Il trasporto pubblico è visto come un trasporto di  
bassa qualità e affidabilità, da utilizzare solo in  
caso di emergenza.

- Rivedere la rete “a monte e a valle” delle linee di forza
- Introdurre servizi flessibili, anche su domanda, anche con spin off di AMT e utilizzo taxi (per servizi collinari, servizi di quartiere e aree a domanda debole, servizi notturni)
- Puntare su ascensori e impianti speciali
- Possibile estensione trasporto marittimo (in concessione)

L’interconnessione fra diversi trasporti pubblici e con il trasporto privato è inadeguata

Gli utilizzatori sistematici e l’utenza debole non sono agevolati

- Rafforzare il trasporto pubblico collettivo sulle linee di forza e ad alta densità residenziale / commerciale
  - Tutelare e agevolare l’utenza debole
  - Convertire il trasporto collettivo alla trazione elettrica, e incentivare l’elettrico nel trasporto pubblico gestito da privati
- Sviluppare trasporto pubblico flessibile o su domanda nelle aree a bassa densità (colline e quartieri) e nel servizio notturno
- Agevolare l’interconnessione fra i sistemi di trasporto (cfr. *infra*)



# Il trasporto pubblico: Alcune criticità... e le possibili risposte

Il trasporto pubblico è visto come un trasporto di bassa qualità e affidabilità, da utilizzare solo in assenza di alternative

Solo una piccola parte del trasporto pubblico utilizza la trazione elettrica

Il trasporto pubblico flessibile o su domanda non è adeguatamente sviluppato e incentivato

L'interconnessione fra diversi trasporti pubblici e con il trasporto privato è inadeguata

Gli utilizzatori sistematici e l'utenza  
sono agevolati

(Cfr. *Infra*)

- Rafforzare il trasporto pubblico collettivo sulle linee di forza e ad alta densità residenziale / commerciale
- Tutelare e agevolare l'utenza debole
- Convertire il trasporto collettivo alla trazione elettrica, e incentivare l'elettrico nel trasporto pubblico gestito da privati
- Sviluppare trasporto pubblico flessibile o su domanda nelle aree a bassa densità (colline e quartieri) e nel servizio notturno

Agevolare l'interconnessione fra i sistemi di trasporto (cfr. *infra*)

# Genova: scenari e strategie



- Il trasporto pubblico
- L'interconnessione fra sistemi di trasporto
- La circolazione privata
- La mobilità dolce
- Il movimento delle merci
- La cultura della mobilità



# L'interconnessione fra i sistemi di trasporto: Alcune criticità...

La scarsa o nulla integrazione fra trasporto privato e pubblico incrementa l'uso del mezzo privato.

I parcheggi di interscambio sono insufficienti e non (o solo parzialmente) utilizzati come tali.

L'integrazione funzionale fra le reti di trasporto pubblico è insufficiente.

L'integrazione tariffaria fra trasporti pubblici e fra trasporto pubblico e privato è insufficiente.

I diversi sistemi di pagamento non sono integrati adeguatamente e per lo più non sono semplici, né innovativi, né flessibili.



# L'interconnessione fra i sistemi di trasporto: Alcune criticità... e le possibili risposte

La scarsa o nulla integrazione fra trasporto privato e pubblico incrementa l'uso del mezzo privato

I parcheggi di interscambio sono insufficienti e non (o solo parzialmente) utilizzati come tali

L'integrazione funzionale fra le reti di trasporto pubblico è insufficiente

L'integrazione tariffaria fra trasporti pubblici e fra trasporto pubblico e privato è insufficiente

I diversi sistemi di pagamento non sono integrati adeguatamente e per lo più non sono semplici, né innovativi, né flessibili

- Parcheggi di interscambio che colleghino i grandi flussi di traffico privato (soprattutto autostradale) alle linee di forza del trasporto pubblico
- Integrazioni funzionali fra i trasporti pubblici e fra trasporto pubblico e privato
- Integrazioni tariffarie fra trasporti pubblici e fra trasporto pubblico e privato
- “Qualità” (fluidità, velocità, comfort) dei nodi di interscambio (“obiettivo 5 minuti”)

# L'interconnessione fra i sistemi di trasporto: Alcune criticità... e le possibili risposte

La scarsa o nulla integrazione fra trasporto privato e pubblico incrementa l'uso del mezzo privato

I parcheggi di interscambio sono insufficienti e non (o solo parzialmente) utilizzati come tali

- Realizzare una rete di parcheggi di interscambio di due tipologie:
  - Parcheggi ad alta capacità in corrispondenza dei grandi flussi veicolari (principali caselli autostradali e grandi direttive urbane)
  - Rete di parcheggi di minore capacità negli innesti possibili alla rete delle linee di forza

adeguatamente e per lo più non sono semplici, né innovativi, né flessibili

Parcheggi di interscambio che colleghino i grandi flussi di traffico privato (soprattutto autostradale) alle linee di forza del trasporto pubblico

- Integrazioni funzionali fra i trasporti pubblici e fra trasporto pubblico e privato
- Integrazioni tariffarie fra trasporti pubblici e fra trasporto pubblico e privato
- “Qualità” (fluidità, velocità, comfort) dei nodi di interscambio (“obiettivo 5 minuti”)

# L'interconnessione fra i sistemi di trasporto: Alcune criticità... e le possibili risposte

La scarsa o nulla integrazione fra trasporto privato e pubblico incrementa l'uso del mezzo privato

I parcheggi di interscambio sono insufficienti e non (o solo parzialmente) utilizzati come tali

L'integrazione funzionale fra le reti di trasporto

- Riprogettare le reti del trasporto pubblico (oltre ai parcheggi di interscambio e della mobilità condivisa) in funzione delle linee di forza
  - Prevedere tariffe agevolate per i parcheggi di interscambio e della mobilità condivisa per gli utilizzatori del trasporto pubblico, specialmente in abbonamento

porto

- Parcheggi di interscambio che colleghino i grandi flussi di traffico privato (soprattutto autostradale) alle linee di forza del trasporto pubblico
  - Integrazioni funzionali fra i trasporti pubblici e fra trasporto pubblico e privato
  - Integrazioni tariffarie fra trasporti pubblici e fra trasporto pubblico e privato
  - “Qualità” (fluidità, velocità, comfort) dei nodi di interscambio (“obiettivo 5 minuti”)

# L'interconnessione fra i sistemi di trasporto: Alcune criticità... e le possibili risposte

La scarsa o nulla integrazione fra trasporto privato e pubblico incrementa l'uso del mezzo privato

I parcheggi di interscambio sono insufficienti e non

- Sistema di pagamento elettronico unificato per il pagamento integrato del trasporto pubblico, dei parcheggi e della mobilità condivisa, allo scopo di facilitare l'utilizzo del TP all'utente del veicolo privato e favorire l'interconnessione fra trasporti diversi (Mobility as a Service); con vantaggi in termini di rapido incarrozamento, lotta all'evasione, profilazione dell'utenza (e miglioramento del servizio);
- Il sistema consentirà anche l'acquisto di altri servizi comunali (e non) e di gestire sistemi premiali di incentivi a comportamenti virtuosi (con premi in corse, parcheggi, ingressi gratuiti a musei, sconti in esercizi convenzionati, etc.).

- Parcheggi di interscambio che colleghino i grandi flussi di traffico privato (soprattutto autostradale) alle linee di forza del trasporto pubblico
- Integrazioni funzionali fra i trasporti pubblici e fra trasporto pubblico e privato
- Integrazioni tariffarie fra trasporti pubblici e fra trasporto pubblico e privato
- “Qualità” (fluidità, velocità, comfort) dei nodi di interscambio (“obiettivo 5 minuti”)

# L'interconnessione fra i sistemi di trasporto: Alcune criticità... e le possibili risposte

La scarsa o nulla integrazione fra trasporto privato e pubblico incrementa l'uso del mezzo privato

I parcheggi di interscambio sono insufficienti e non

- Organizzare i nodi di interscambio prioritari in modo da garantire una percorrenza pedonale rapida (obiettivo 5') sicura e confortevole, anche attraverso la progettazione e realizzazione di percorsi prioritari e/o infrastrutture quali tapis roulants, etc.

trasporto pubblico e privato e insufficiente

I diversi sistemi di pagamento non sono integrati adeguatamente e per lo più non sono semplici, né innovativi, né flessibili

- Parcheggi di interscambio che colleghino i grandi flussi di traffico privato (soprattutto autostradale) alle linee di forza del trasporto pubblico
- Integrazioni funzionali fra i trasporti pubblici e fra trasporto pubblico e privato
- Integrazioni tariffarie fra trasporti pubblici e fra trasporto pubblico e privato

“Qualità” (fluidità, velocità, comfort) dei nodi di interscambio (“obiettivo 5 minuti”)

# Genova: scenari e strategie



- Il trasporto pubblico
- L'interconnessione fra sistemi di trasporto
- La circolazione privata
- La mobilità dolce
- Il movimento delle merci
- La cultura della mobilità



# La circolazione privata: Alcune criticità...

La transizione dei veicoli privati verso modelli e motori a basso o nullo impatto ambientale (locale) è lenta e non incentivata.

L'utilizzo del veicolo privato è eccessivo (anche per l'inadeguatezza del trasporto pubblico e per la scarsa integrazione tra i modi di trasporto).

La regolazione della circolazione non differenzia i diversi flussi in relazione ai tipi di utilizzo e alla percorrenza.

La c.d. "mobilità dolce" (ciclabile e pedonale) non è agevolata né incentivata.



# La circolazione privata: Alcune criticità... e le possibili risposte

La transizione dei veicoli privati verso modelli e motori a basso o nullo impatto ambientale (locale) è lenta e non incentivata.

L'utilizzo del veicolo privato è eccessivo (anche per l'inadeguatezza del trasporto pubblico e per la scarsa integrazione tra i modi di trasporto).

La regolazione della circolazione non differenzia i diversi flussi in relazione ai tipi di utilizzo e alla percorrenza.

La c.d. "mobilità dolce" (ciclabile e pedonale) non è agevolata né incentivata.

- Incentivi alla transizione dei veicoli privati verso la trazione elettrica o non inquinante, con: trattamenti differenziati secondo il potenziale inquinante e sviluppo di infrastrutture di ricarica / approvvigionamento
- Revisione della tariffazione della sosta che incentivhi le soste brevi e scoraggi le soste lunghe e l'uso dell'auto nella mobilità sistematica
- Separazione della viabilità di scorrimento da quella locale, ricercando maggiore fluidità per la prima e assoggettando a limitazioni la seconda
- Agevolazioni e incentivi per la mobilità condivisa

# La circolazione privata: Alcune criticità... e le possibili risposte

La transizione dei veicoli privati verso modelli e motori a basso o nullo impatto ambientale (locale) è lenta e non incentivata.

L'utilizzo del veicolo privato è eccessivo (anche per

- Incentivi a investimenti (privati) per colonnine di ricarica di uso pubblico, con messa a disposizione dei relativi stalli
- Dopo l'entrata in vigore del PUMS la scelta di acquistare un veicolo inquinante escluderà da incentivi tariffari e potrà andare soggetta a più stringenti limitazioni di circolazione su specifiche aree o giorni/ora

è un fatto ostacolato

a  
a  
lla  
on  
to

- Incentivi alla transizione dei veicoli privati verso la trazione elettrica o non inquinante, con: trattamenti differenziati secondo il potenziale inquinante e sviluppo di infrastrutture di ricarica / approvvigionamento
- Revisione della tariffazione della sosta che incentivi le soste brevi e scoraggi le soste lunghe e l'uso dell'auto nella mobilità sistematica
- Separazione della viabilità di scorrimento da quella locale, ricercando maggiore fluidità per la prima e assoggettando a limitazioni la seconda
- Agevolazioni e incentivi per la mobilità condivisa



# La circolazione privata: Alcune criticità... e le possibili risposte

La transizione dei veicoli privati verso modelli e motori a basso o nullo impatto ambientale (locale) è lenta e non incentivata.

L'utilizzo del veicolo privato è eccessivo (anche per l'inadeguatezza del trasporto pubblico e per la scarsa integrazione tra i modi di trasporto).

- Tariffa proporzionale alla durata esatta per le soste brevi (con tariffe per frazioni di ora)
- Progressività per soste di lunga durata
- Forti agevolazioni / gratuità per interscambio con trasporto pubblico

- Incentivi alla transizione dei veicoli privati verso la trazione elettrica o non inquinante, con: trattamenti differenziati secondo il potenziale inquinante e sviluppo di infrastrutture di ricarica / approvvigionamento
- Revisione della tariffazione della sosta che incentivi le soste brevi e scoraggi le soste lunghe e l'uso dell'auto nella mobilità sistematica
- Separazione della viabilità di scorrimento da quella locale, ricercando maggiore fluidità per la prima e assoggettando a limitazioni la seconda
- Agevolazioni e incentivi per la mobilità condivisa

# La circolazione privata: Alcune criticità... e le possibili risposte

- Procedura di revisione per la classificazione (ex art.2 del Codice della Strada) in strade “di scorrimento” e in strade di quartiere e locali
- Sulla rete di scorrimento saranno limitate al massimo la sosta e le manovre che causano rallentamenti
- Sulle strade di quartiere e locali si potranno introdurre limitazioni di velocità e di tipologia di traffico (zone 30, ZTL e pedonalizzazioni parziali o totali) su iniziativa del Comune o su proposta dei Municipi e/o di comunità locali

La c.d. “mobilità dolce” (ciclabile e pedonale) non è agevolata né incentivata

e  
e)  
er  
la  
a i  
lla

- Incentivi alla transizione dei veicoli privati verso la trazione elettrica o non inquinante, con: trattamenti differenziati secondo il potenziale inquinante e sviluppo di infrastrutture di ricarica / approvvigionamento
- Revisione della tariffazione della sosta che incentivi le soste brevi e scoraggi le soste lunghe e l’uso dell’auto nella mobilità sistematica
- Separazione della viabilità di scorrimento da quella locale, ricercando maggiore fluidità per la prima e assoggettando a limitazioni la seconda
- Agevolazioni e incentivi per la mobilità condivisa

# La circolazione privata: Alcune criticità... e le possibili risposte

La transizione dei veicoli privati verso modelli e motori a basso o nullo impatto ambientale (locale)

- Car sharing: il mercato sarà aperto a più operatori, anche privati, e più modelli, incluso il modello “free floating”, esclusivamente con auto elettriche o ibride
- Car pooling / ride sharing: si promuoverà lo sviluppo di una piattaforma web per l'utilizzo di auto in condivisione
- Van sharing / pooling (con veicoli elettrici): v. infra
- Bike sharing (elettrico): v. infra

La circolazione privata (esclusiva e personale) non è agevolata né incentivata

- Incentivi alla transizione dei veicoli privati verso la trazione elettrica o non inquinante, con: trattamenti differenziati secondo il potenziale inquinante e sviluppo di infrastrutture di ricarica / approvvigionamento
- Revisione della tariffazione della sosta che incentivi le soste brevi e scoraggi le soste lunghe e l'uso dell'auto nella mobilità sistematica
- Separazione della viabilità di scorrimento da quella locale, ricercando maggiore fluidità per la prima e assoggettando a limitazioni la seconda
- Agevolazioni e incentivi per la mobilità condivisa

# Genova: scenari e strategie



- Il trasporto pubblico
- L'interconnessione fra sistemi di trasporto
- La circolazione privata
- La mobilità dolce
- Il movimento delle merci
- La cultura della mobilità



# La mobilità dolce: Alcune criticità...

Su molti percorsi l'orografia di Genova rende faticosa la mobilità ciclabile e pedonale.

Le condizioni del traffico e la quasi totale assenza di piste ciclabili rendono pericolosa la mobilità ciclabile.

Il bike sharing esistente conta su pochi posteggi, pochi mezzi, non a pedalata assistita.

Le "rastrelliere" per il parcheggio delle biciclette sono pressoché inesistenti.

Lo sviluppo di aree pedonali è limitato quasi esclusivamente al centro storico.



# La mobilità dolce: Alcune criticità... e le possibili risposte

Su molti percorsi l'orografia di Genova rende faticosa la mobilità ciclabile e pedonale

Le condizioni del traffico e la quasi totale assenza di piste ciclabili rendono pericolosa la mobilità ciclabile

Il bike sharing esistente conta su pochi posteggi, pochi mezzi, non a pedalata assistita

Le "rastrelliere" per il parcheggio delle biciclette sono pressoché inesistenti

Lo sviluppo di aree pedonali è limitato quasi esclusivamente al centro storico

- Infrastrutture per la mobilità ciclabile
- Politiche per la diffusione delle biciclette a pedalata assistita
- Altre azioni per la mobilità ciclabile e connessione con altri trasporti
- Ragionato sviluppo di aree pedonali e miste e di percorsi pedonali sportivi e turistici



# La mobilità dolce: Alcune criticità... e le possibili risposte

Su molti percorsi l'orografia di Genova rende faticosa la mobilità ciclabile e pedonale

- Rete di piste ciclabili incardinata sugli assi centrali e/o sulle principali attrazioni turistiche, che intascambino con i principali terminali del trasporto pubblico

Il bike sharing esistente conta su pochi posteggi, poche mezzi, non a pedalata assistita

Le “rastrelliere” per il parcheggio delle biciclette sono pressoché inesistenti

Lo sviluppo di aree pedonali è limitato quasi esclusivamente al centro storico

## Infrastrutture per la mobilità ciclabile

- Politiche per la diffusione delle biciclette a pedalata assistita
- Altre azioni per la mobilità ciclabile e connessione con altri trasporti
- Ragionato sviluppo di aree pedonali e miste e di percorsi pedonali sportivi e turistici



# La mobilità dolce: Alcune criticità... e le possibili risposte

Su molti percorsi l'orografia di Genova rende faticosa la mobilità ciclabile e pedonale

Le condizioni del traffico e la quasi totale assenza di piste ciclabili rendono pericolosa la mobilità

- Bike sharing elettrico, con ampliamento della rete di parcheggi in particolare in stazioni e parcheggi di interscambio, e della flotta
- Piano di sviluppo di colonnine di ricarica
- Incentivi all'acquisto di bici e motocicli elettrici

Lo sviluppo di aree pedonali è limitato quasi esclusivamente al centro storico

- Infrastrutture per la mobilità ciclabile
- Politiche per la diffusione delle biciclette a pedalata assistita
- Altre azioni per la mobilità ciclabile e connessione con altri trasporti
- Ragionato sviluppo di aree pedonali e miste e di percorsi pedonali sportivi e turistici

# La mobilità dolce: Alcune criticità... e le possibili risposte

Su molti percorsi l'orografia di Genova rende faticosa la mobilità ciclabile e pedonale

Le condizioni del traffico e la quasi totale assenza di piste ciclabili rendono pericolosa la mobilità ciclabile

- Parcheggi di interscambio in corrispondenza con parcheggi di interscambio auto e con stazioni delle linee di forza
- Incrementare le possibilità di trasporto bici su ascensori, treni, e alcuni tram/bus
- Capillare diffusione di rastrelliere
- Limitazione della velocità (10 km/h) nelle aree pedonali

- Infrastrutture per la mobilità ciclabile
- Politiche per la diffusione delle biciclette a pedalata assistita
- Altre azioni per la mobilità ciclabile e connessione con altri trasporti
- Ragionato sviluppo di aree pedonali e miste e di percorsi pedonali sportivi e turistici



# La mobilità dolce: Alcune criticità... e le possibili risposte

Su molti percorsi l'orografia di Genova rende faticosa la mobilità ciclabile e pedonale

- Pedonalizzazioni totali o parziali di alcune strade di quartiere o locali, di iniziativa:
  - Del Comune, in particolare con riferimento al centro cittadino e alle strade antiche e storiche
  - Dei Municipi o delle comunità locali, per tutte le altre strade di quartiere o locali.
- Percorsi pedonali attrezzati per il podismo ed eventualmente altre attività sportive, in zone di particolare pregio ambientale o interesse turistico

Lo sviluppo di aree pedonali è limitato quasi esclusivamente al centro storico

senza  
ibilità  
oggi,  
ette

- Infrastrutture per la mobilità ciclabile
- Politiche per la diffusione delle biciclette a pedalata assistita
- Altre azioni per la mobilità ciclabile e connessione con altri trasporti

Ragionato sviluppo di aree pedonali e miste e di percorsi pedonali sportivi e turistici

# Genova: scenari e strategie



- Il trasporto pubblico
- L'interconnessione fra sistemi di trasporto
- La circolazione privata
- La mobilità dolce
- Il movimento delle merci**
- La cultura della mobilità



# Il movimento delle merci: Alcune criticità...

La rete viaria, in particolare nel centro cittadino, ha caratteristiche inadeguate al transito e alla sosta dei veicoli merci.

L'esplosione dell'e-commerce produce un flusso di merci in distribuzione in continua crescita.

La frammentazione del mercato delle consegne agli esercizi commerciali e agli acquirenti online moltiplica il numero di veicoli in rapporto ai volumi effettivamente consegnati.

I flussi da/per il porto, sia merci che passeggeri, interferiscono con il traffico cittadino, creando punte significative amplificate dalle crescenti dimensioni delle navi.



# Il movimento delle merci: Alcune criticità... e le possibili risposte

La rete viaria, in particolare nel centro cittadino, ha caratteristiche inadeguate al transito e alla sosta dei veicoli merci

L'esplosione dell'e-commerce produce un flusso di merci in distribuzione in continua crescita

La frammentazione del mercato delle consegne agli esercizi commerciali e agli acquirenti online moltiplica il numero di veicoli in rapporto ai volumi effettivamente consegnati

I flussi da/per il porto, sia merci che passeggeri, interferiscono con il traffico cittadino, creando punte significative amplificate dalle crescenti dimensioni delle navi

- Nel breve periodo l'organizzazione della distribuzione delle merci sarà basata principalmente su fasce orarie e incremento degli stalli di sosta
- Nel medio periodo la transizione all'elettrico sarà sostenuta con meccanismi premianti / incentivanti e con un apposito sistema di van sharing
- Il flusso delle merci da/per il porto deve restare il più possibile separato dal traffico cittadino, in particolare nei picchi di traffico



# Il movimento delle merci: Alcune criticità... e le possibili risposte

La rete viaria, in particolare nel centro cittadino, ha caratteristiche inadeguate al transito e alla sosta dei veicoli merci

L'esplosione dell'e-commerce produce un flusso di

- Per l'approvvigionamento degli esercizi commerciali saranno stabiliti limiti orari (di norma, entro le 11 del mattino)
- Saranno ampliate le aree di carico/scarico merci, in particolare nelle aree urbanisticamente sensibili (es. Centro Storico)

I flussi da/per il porto, sia merci che passeggeri, interferiscono con il traffico cittadino, creando punte significative amplificate dalle crescenti dimensioni delle navi

Nel breve periodo l'organizzazione della distribuzione delle merci sarà basata principalmente su fasce orarie e disponibilità di stalli di sosta

- Nel medio periodo la transizione all'elettrico sarà sostenuta con meccanismi premianti / incentivanti e con un apposito sistema di van sharing
- Il flusso delle merci da/per il porto deve restare il più possibile separato dal traffico cittadino, in particolare nei picchi di traffico



# Il movimento delle merci: Alcune criticità... e le possibili risposte

La rete viaria, in particolare nel centro cittadino, ha caratteristiche inadeguate al transito e alla sosta dei veicoli merci

- Sarà gradualmente incentivato l'utilizzo di veicoli elettrici con regolazioni differenziate rispetto a quelle progressivamente più stringenti per i veicoli inquinanti
- Per agevolare la transizione saranno istituite piattaforme di van sharing (ed eventualmente van pooling) con veicoli elettrici, a disposizione dei corriere e del conto proprio, soprattutto a servizio delle aree urbanisticamente sensibili
- Nelle stesse aree il Comune potrà mettere a disposizione propri spazi per pick up / delivery points (es. nel Centro Storico)

- Nel breve periodo l'organizzazione della distribuzione delle merci sarà basata principalmente su fasce orarie e disponibilità di stalli di sosta

Nel medio periodo la transizione all'elettrico sarà sostenuta con meccanismi premianti / incentivanti e con un apposito sistema di van sharing

- Il flusso delle merci da/per il porto deve restare il più possibile separato dal traffico cittadino, in particolare nei picchi di traffico



# Il movimento delle merci: Alcune criticità... e le possibili risposte

- Il PUMS prevedrà il periodico monitoraggio e stima dei flussi attuali e futuri da/per il porto, inclusa la movimentazione e stoccaggio dei contenitori vuoti e dei veicoli, anche ai fini di definire l'esigenza di autoparchi
- I varchi di ingresso/uscita con i relativi volumi e picchi orari devono essere concordati con l'Autorità di Sistema Portuale in modo da essere avviati sulle reti terrestri extraurbane interagendo il meno possibile con i flussi veicolari urbani e con il traffico ferroviario di interesse locale

I flussi da/per il porto, sia merci che passeggeri, interferiscono con il traffico cittadino, creando punte significative amplificate dalle crescenti dimensioni delle navi

- Nel breve periodo l'organizzazione della distribuzione delle merci sarà basata principalmente su fasce orarie e disponibilità di stalli di sosta

- Nel medio periodo la transizione all'elettrico sarà sostenuta con meccanismi premianti / incentivanti e con un apposito sistema di van sharing

Il flusso delle merci da/per il porto deve restare il più possibile separato dal traffico cittadino, in particolare nei picchi di traffico

# Genova: scenari e strategie



- Il trasporto pubblico
- L'interconnessione fra sistemi di trasporto
- La circolazione privata
- La mobilità dolce
- Il movimento delle merci
- La cultura della mobilità



# La cultura della mobilità: Alcune criticità...

Sottovalutando i costi (anche ambientali e fiscali) della mobilità ci si abitua a muoversi troppo e male, causando problemi all'ambiente, alla sicurezza e ai conti pubblici. Manca l'educazione a una "mobilità consapevole e sostenibile".

L'incapacità di far rispettare le regole amplifica il danno, soprattutto per la sicurezza, oltre all'inquinamento, alla congestione e ai deficit del trasporto pubblico.

Prevale una logica di "sopravvivenza" che danneggia comparativamente di più le categorie deboli (anzini, disabili, meno abbienti).

La sottovalutazione dei problemi di mobilità si manifesta soprattutto per i grandi progetti di trasformazione urbana.

L'erogazione di molti servizi è fortemente centralizzata e non utilizza i canali online.



# La cultura della mobilità: Alcune criticità... e le possibili risposte

Sottovalutando i costi (anche ambientali e fiscali) della mobilità ci si abitua a muoversi troppo e male, causando problemi all'ambiente, alla sicurezza e ai conti pubblici. Manca l'educazione a una "mobilità consapevole e sostenibile"

L'incapacità di far rispettare le regole amplifica il danno, soprattutto per la sicurezza, oltre all'inquinamento, alla congestione e ai deficit del trasporto pubblico

Prevale una logica di "sopravvivenza" che danneggia comparativamente di più le categorie deboli (anzini, disabili, meno abbienti)

La sottovalutazione dei problemi di mobilità si manifesta soprattutto per i grandi progetti di trasformazione urbana

L'erogazione di molti servizi è fortemente centralizzata e non utilizza i canali online

- Puntare sulla formazione ed educazione alla mobilità consapevole e sostenibile e al rispetto delle regole
- Utilizzare a questo scopo anche meccanismi incentivanti e premiali ("Green Passengers")
- Perseguire l'uguaglianza di opportunità nella mobilità come presupposto per il godimento di chances legate alla vita urbana
- Predisporre approcci ai grandi progetti urbani che consentano di meglio prevedere e gestire le conseguenze sulla mobilità
- Promuovere/coordinare la fruizione online di molti servizi pubblici e non per ridurre la domanda di mobilità a parità di accesso



# La cultura della mobilità: Alcune criticità... e le possibili risposte

Sottovalutando i costi (anche ambientali e fiscali) della mobilità ci si abitua a muoversi troppo e male, causando problemi all'ambiente, alla sicurezza e ai conti pubblici. Manca l'educazione a una "mobilità consapevole e sostenibile"

Realizzare momenti e percorsi formativi nelle e con le istituzioni scolastiche per:

- costruire una "mobilità consapevole" della rilevanza dei costi esterni e fiscali, dei rischi, e della reale utilità connessa alla mobilità e non altrimenti conseguibile;
- Informare dei vantaggi consentiti dall'evoluzione tecnologica sia nel campo della mobilità che in quello delle telecomunicazioni (che incidono direttamente sulla domanda)
- educare al rispetto delle regole della circolazione, aumentando la consapevolezza del pericolo connesso al trasporto, segnatamente a quello stradale, fra le prime cause di morte nella popolazione urbana

Puntare sulla formazione ed educazione alla mobilità consapevole e sostenibile e al rispetto delle regole

• Utilizzare a questo scopo anche meccanismi incentivanti e premiali ("Green Passengers")

• Perseguire l'uguaglianza di opportunità nella mobilità come presupposto per il godimento di chances legate alla vita urbana

• Predisporre approcci ai grandi progetti urbani che consentano di meglio prevedere e gestire le conseguenze sulla mobilità

• Promuovere/coordinare la fruizione online di molti servizi pubblici e non per ridurre la domanda di mobilità a parità di accesso



# La cultura della mobilità: Alcune criticità... e le possibili risposte

Sottovalutando i costi (anche ambientali e fiscali) della mobilità ci si abitua a muoversi troppo e male, causando problemi all'ambiente, alla sicurezza e ai conti pubblici. Manca l'educazione a una "mobilità consapevole e sostenibile"

- Utilizzare le strategie premiali anche ricorrendo al sistema di pagamento elettronico, per incentivare i comportamenti virtuosi nella scelta delle soluzioni di trasporto più sostenibili.
- A fronte di comportamenti virtuosi si possono riconoscere "premi" quali corse sul trasporto pubblico, parcheggio, ingressi a musei, teatri, etc., oppure sconti presso esercizi commerciali consorziati

La sottovalutazione dei problemi di mobilità si manifesta soprattutto per i grandi progetti di trasformazione urbana

L'erogazione di molti servizi è fortemente centralizzata e non utilizza i canali online

- Puntare sulla formazione ed educazione alla mobilità consapevole e sostenibile e al rispetto delle regole
- Utilizzare a questo scopo anche meccanismi incentivanti e premiali ("Green Passengers")
- Perseguire l'uguaglianza di opportunità nella mobilità come presupposto per il godimento di chances legate alla vita urbana
- Predisporre approcci ai grandi progetti urbani che consentano di meglio prevedere e gestire le conseguenze sulla mobilità
- Promuovere/coordinare la fruizione online di molti servizi pubblici e non per ridurre la domanda di mobilità a parità di accesso

# La cultura della mobilità: Alcune criticità... e le possibili risposte

Sottovalutando i costi (anche ambientali e fiscali) della mobilità ci si abitua a muoversi troppo e male, causando problemi all'ambiente, alla sicurezza e ai conti pubblici. Manca l'educazione a una "mobilità consapevole e sostenibile"

L'incapacità di far rispettare le regole amplifica il danno, soprattutto per la sicurezza, oltre all'inquinamento, alla congestione e ai deficit del trasporto pubblico

- Abbattere le barriere fisiche per l'accesso ai sistemi di trasporto in genere
- Agevolarne l'accesso e accrescerne il comfort con riguardo all'utilizzo da parte di persone anziane
- Perseguire, anche con l'ausilio del sistema di pagamento elettronico, agevolazioni mirate per i meno abbienti nell'utilizzo dei sistemi di trasporto

L'erogazione di molti servizi è fortemente centralizzata e non utilizza i canali online

- Puntare sulla formazione ed educazione alla mobilità consapevole e sostenibile e al rispetto delle regole
- Utilizzare a questo scopo anche meccanismi incentivanti e premiali ("Green Passengers")

Perseguire l'uguaglianza di opportunità nella mobilità come presupposto per il godimento di chances legate alla vita urbana

- Predisporre approcci ai grandi progetti urbani che consentano di meglio prevedere e gestire le conseguenze sulla mobilità
- Promuovere/ordinare la fruizione online di molti servizi pubblici e non per ridurre la domanda di mobilità a parità di accesso

# La cultura della mobilità: Alcune criticità... e le possibili risposte

Sottovalutando i costi (anche ambientali e fiscali) della mobilità ci si abitua a muoversi troppo e male, causando problemi all'ambiente, alla sicurezza e ai conti pubblici. Manca l'educazione a una "mobilità consapevole e sostenibile"

Mettere a punto una più efficace metodologia per valutare i più significativi progetti di trasformazione urbana, prevederne le conseguenze permanenti sulla domanda di mobilità e predisporre le misure infrastrutturali e l'organizzazione di trasporto pubblico idonee.

Affrontare il tema della mobilità sostenibile con riferimento ai principali progetti già in corso di sviluppo.

La sottovalutazione dei problemi di mobilità si manifesta soprattutto per i grandi progetti di trasformazione urbana

L'erogazione di molti servizi è fortemente centralizzata e non utilizza i canali online

- Puntare sulla formazione ed educazione alla mobilità consapevole e sostenibile e al rispetto delle regole
- Utilizzare a questo scopo anche meccanismi incentivanti e premiali ("Green Passengers")
- Perseguire l'uguaglianza di opportunità nella mobilità come presupposto per il godimento di chances legate alla vita urbana
- Predisporre approcci ai grandi progetti urbani che consentano di meglio prevedere e gestire le conseguenze sulla mobilità
- Promuovere/coordinare la fruizione online di molti servizi pubblici e non per ridurre la domanda di mobilità a parità di accesso



# La cultura della mobilità: Alcune criticità... e le possibili risposte

Sottovalutando i costi (anche ambientali e fiscali) della mobilità ci si abitua a muoversi troppo e male, causando problemi all'ambiente, alla sicurezza e ai conti pubblici. Manca l'educazione a una "mobilità consapevole e sostenibile"

Promuovere la fruizione online di molti servizi pubblici comunali e coordinare l'offerta e la possibilità di fruizione di servizi non comunali (sanità, scuola, università) per ridurre la domanda di mobilità:

- Servizi online: uso delle ICT per trasferire online l'erogazione di servizi del Comune e della Città metropolitana;
- I Municipi e gli uffici decentrati fungono da punti di erogazione dei servizi online del Comune per tutti i cittadini (specialmente anziani e fasce deboli) non in condizione di fruire dei servizi online

L'erogazione di molti servizi è fortemente centralizzata e non utilizza i canali online

- Puntare sulla formazione ed educazione alla mobilità consapevole e sostenibile e al rispetto delle regole
- Utilizzare a questo scopo anche meccanismi incentivanti e premiali ("Green Passengers")
- Perseguire l'uguaglianza di opportunità nella mobilità come presupposto per il godimento di chances legate alla vita urbana
- Predisporre approcci ai grandi progetti urbani che consentano di meglio prevedere e gestire le conseguenze sulla mobilità

Promuovere/coordinare la fruizione online di molti servizi pubblici e non per ridurre la domanda di mobilità a parità di accesso