

Il “mosaico” delle azioni:

6 assi, 18 aree di intervento, 55 “tessere”

1. Il trasporto pubblico

1.A – Le “linee di forza”

1.B – Le linee di adduzione e il trasporto pubblico leggero

2. L’interconnessione (Mobility as a Service)

2.A – L’interscambio fra trasporto pubblico e trasporto privato

2.B – L’integrazione delle reti

2.C – La qualità dei “nodi”

2.D – Il pagamento integrato (il “Genovino”)

3. La circolazione privata

3.A – La rete viaria e la circolazione privata

3.B – La mobilità privata elettrica

3.C – Incentivi e tariffe della sosta

3.D – La mobilità condivisa

4. La mobilità dolce

4.A – La mobilità ciclabile

4.B – Muoversi a piedi

5. Il movimento delle merci

5.A – La distribuzione urbana

5.B – I traffici portuali

6. La cultura della mobilità

6.A – Verso una mobilità consapevole

6.B – Sicurezza e rispetto delle regole

6.C – I servizi urbani

6.D – La mobilità delle persone deboli

6.E – Un metodo per i grandi progetti

6.F – Gestire e comunicare il PUMS



2.A – L'interscambio pubblico/privato

La filosofia

Il nuovo sistema della mobilità incardinato sulle linee di forza del trasporto pubblico sostenibile richiede di **agevolare l'adduzione** del traffico alle linee di forza facilitando le possibilità di **interscambio** con il trasporto privato (oltre che con gli altri servizi di trasporto pubblico).

La facilitazione si regge su alcuni principi:

- L'**informazione** all'utilizzatore del mezzo privato sulla disponibilità di trasporto pubblico, in tempo reale, grazie a diversi canali di comunicazione basati sulle ICT;
- La **facilità** (di tempo/comodità e di spesa) di lasciare il veicolo privato per utilizzare il trasporto pubblico;
- L'**integrazione** dei sistemi di pagamento in modo da non moltiplicare i disagi e sapere esattamente il costo delle soluzioni a confronto.



Il PUMS propone misure per realizzare queste condizioni.

2.A – L'interscambio pubblico/privato I parcheggi di interscambio

La realizzazione di **parcheggi di interscambio** serve a massimizzare l'integrazione della rete delle linee di forza (Asse 1, Azioni 1.A) con il traffico privato, in particolare quello proveniente dalle zone periferiche della città, dagli altri comuni della città metropolitana e dall'esterno della città metropolitana attraverso la rete autostradale.

La rete dei parcheggi di interscambio deve quindi essere totalmente **complementare alla rete delle linee di forza**, e si articolerà su due livelli:

- **Grandi parcheggi** (con capacità fino a 1000 posti auto) in corrispondenza delle grandi direttrici urbane, dei maggiori caselli autostradali e dell'inserimento nelle linee di forza del trasporto pubblico locale;
- Parcheggi di **minore capacità** in corrispondenza delle fermate delle linee di forza, funzionali a una maggiore adduzione di traffico e rispondenti anche a esigenze e iniziative locali.



2.A – L'interscambio pubblico/privato

2.A.1 – I grandi parcheggi di interscambio

I «grandi» parcheggi di interscambio saranno 5, così dislocati:

- **Levante:** zona **via Tigullio**, uscita casello autostradale Genova Nervi;
- **Val Bisagno:** zona **via Bobbio**, uscita casello autostradale Genova Est;
- **Sampierdarena:** zona **via Dino Col**, uscita casello autostradale Genova Ovest;
- **Val Polcevera:** zona **via Pisoni**, futuro nuovo capolinea della metropolitana piazza Pallavicini e stazione FS Rivarolo;
- **Ponente:** zona **Aeroporto**, in corrispondenza della (progettata) stazione ferroviaria Genova-Aeroporto-Erzelli e dell'uscita casello autostradale Genova Aeroporto.



Tutti i flussi autostradali incontrano un grande parcheggio di interscambio in prossimità del casello, e così le grandi direttrici stradali di accesso al centro (dalla periferia e dall'esterno).

2.A – L'interscambio pubblico/privato

2.A.1 – I grandi parcheggi di interscambio



2.A – L'interscambio pubblico/privato

2.A.2 – I parcheggi di interscambio minori

I **parcheggi minori** potranno avere due ruoli (non alternativi):

- Facilitare e rafforzare la possibilità di **interscambio** dell'auto privata con le linee di forza in **situazioni significative** per l'insieme dei collegamenti; Esempi:
 - Il parcheggio di Dinegro, già esistente, che offre a flussi provenienti da Sampierdarena, Oregina etc. l'interscambio con la Metro, la ferrovia e in prospettiva due delle quattro linee di forza (la P e la C);
 - Un parcheggio (in area da individuare) in uscita dal casello autostradale di Bolzaneto e in prossimità della stazione RFI;
- Rispondere a **esigenze locali** anche su iniziativa dei Municipi o di comunità locali.



2.A – L'interscambio pubblico/privato

2.A.3 – Accesso rapido ai park d'interscambio

Le esperienze internazionali dimostrano che l'utilizzo di un parcheggio di interscambio, soprattutto da parte di utenti non conoscitori della città, è fortemente influenzata dalla sua **visibilità e accessibilità**.

L'accesso ai parcheggi di interscambio dovrà quindi essere agevolato da **corsie riservate** caratterizzate da una **evidente segnalazione anche sull'asfalto**, se possibile fin dal casello autostradale a cui sono funzionali.

A questo scopo è opportuno prevedere, ove necessario, anche opere infrastrutturali idonee a **separare i flussi** ed eliminare o minimizzare le intersezioni con il resto del traffico.

Il percorso di accesso dovrà essere segnalato nei **sistemi di navigazione satellitare** e il sistema di **pagamento** dovrà essere **integrato** sia con i sistemi automatici di riscossione dei pedaggi che con il pagamento del trasporto pubblico locale.



2.A – L'interscambio pubblico/privato

2.A.4 – Le tariffe dei Park d'interscambio

Le tariffe dei parcheggi di interscambio devono essere molto basse (idealmente pari a zero) per massimizzare l'attrattività del trasporto pubblico e quindi dell'interscambio stesso. Per lo stesso motivo deve essere impedito o almeno scoraggiato l'uso del parcheggio di interscambio come parcheggio di residenza o di destinazione, disgiunto dalla fruizione del trasporto pubblico.

Le tariffe saranno dunque **molto basse e flat** (es.: 1 Euro al giorno) per gli utenti del mezzo pubblico, e ordinarie (1,30 Euro/ora) e progressive (dopo le prime ore) per gli altri automobilisti. In prospettiva, in relazione alla copertura dell'investimento e alla rilevazione delle effettive esigenze, possono anche scendere a zero per i primi, mentre l'uso del parcheggio può essere completamente inibito ai secondi.

Il pagamento integrato di sosta e mezzo pubblico sarà agevolato dal nuovo sistema di pagamento elettronico (cfr. *infra*, 2.D).



2.B – L'integrazione delle reti

2.B.1 – L'integrazione funzionale (MaaS)

Il PUMS prevedrà la **completa integrazione** fra la rete delle linee di forza, la rete dei parcheggi di interscambio e i flussi di traffico privato, e la rete «secondaria» (adduzione) del trasporto pubblico.

L'integrazione funzionale sarà assicurata per il traffico privato dai **parcheggi di interscambio**, e per il trasporto pubblico dalla **riprogettazione della rete** delle linee di adduzione, con eliminazione delle linee «ridondanti» e attestamento di quelle restanti sui capolinea o sui nodi delle linee di forza (incluse Metro e ferrovia).

Un ruolo essenziale sarà giocato dalle **ICT** e dalla comunicazione all'utenza, attraverso informazioni alle fermate e a bordo, su applicazioni per smartphone e via SMS, WA e social network. Oltre ai più tradizionali pannelli a messaggio variabile, schermi presso le stazioni ferroviarie e in luoghi centrali, etc..



2.B – L'integrazione delle reti

2.B.2 – L'integrazione tariffaria (MaaS)

L'integrazione tariffaria e dell'offerta di trasporto fornita da soggetti diversi sarà assicurata dal sistema di **pagamento elettronico "Genovino"** (cfr. *infra*, 2.D) che consentirà altresì le agevolazioni tariffarie per l'uso integrato dei parcheggi di interscambio e del trasporto pubblico (esteso anche agli utenti dei taxi e alla mobilità condivisa car e bike).

Saranno inoltre studiate tutte le possibili forme di integrazione tariffaria e standardizzazione dei sistemi di pagamento con il trasporto pubblico e i parcheggi di interscambio presenti negli altri comuni della Città metropolitana.



2.C – La qualità dei «nodi»

2.C.1 – La progettazione dei nodi

I nodi di interscambio fra le diverse soluzioni di trasporto saranno progettati in modo da assicurare il **trasbordo più rapido, sicuro e agevole possibile**.

Di regola, tutti i trasbordi dovranno avvenire entro la distanza pedonale di **cinque minuti**, anche ricorrendo ad appositi **percorsi attrezzati** per renderli più sicuri e agevoli (*tapis roulants*, scale mobili, pensiline), e garantendo il superamento di barriere architettoniche (scivoli) e i supporti per utenza debole (segnaletica *way finding*, segnalatori acustici, percorsi tattili).



2.C – La qualità dei «nodi»

2.C.2 – I due nodi logistici strategici

Il PUMS prevedrà la realizzazione e organizzazione di due grandi nodi intermodali in corrispondenza delle due maggiori stazioni e delle linee di forza del trasporto pubblico, nell'ambito dei quali la mobilità interna sarà velocizzata da apposite infrastrutture e dall'eventuale ricorso a servizi navetta:

- **Nodo Principe – Fanti d'Italia – Stazioni marittime:** stazione ferroviaria Piazza Principe, linea metropolitana, linee di forza TPL, capolinea autobus intercity, fermata navetta aeroporto, terminal crociere, terminal traghetti (via metro o navetta);
- **Nodo Brignole – Piazza della Vittoria:** stazione ferroviaria, linea metropolitana, intersezione linee di forza TPL, capolinea autobus intercity, capolinea navetta aeroporto.

Oltre a quanto sub 2.C.1, questi “supernodi” dovranno essere attrezzati con sistemi informativi per l'utenza, interscambio per bici e due ruote, parcheggi, servizi ai turisti e agli utenti, etc..



2.C – La qualità dei «nodi»

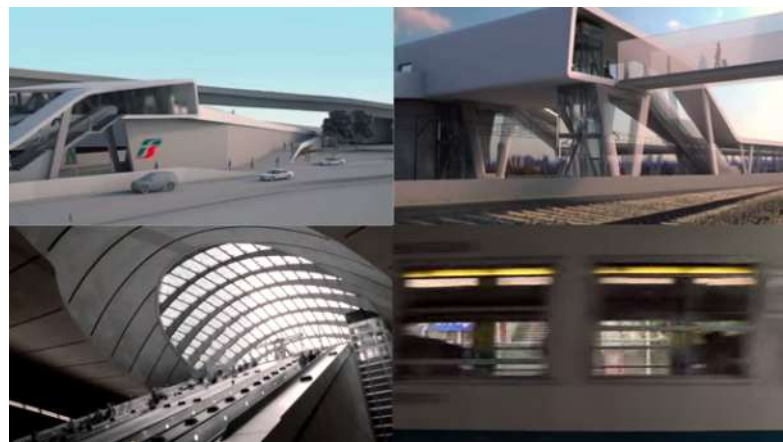
2.C.3 – I collegamenti con l'aeroporto

L'aeroporto sarà al centro di profondi processi di trasformazione urbanistica (l'insediamento di Erzelli), infrastrutturale (la nuova stazione ferroviaria) e gestionale. I collegamenti da/per l'aeroporto, da tradizionale punto di debolezza dello scalo, possono diventare un suo **punto di forza**.

Decisiva è la realizzazione della nuova **stazione ferroviaria di Genova-Aeroporto-Erzelli**. Il PUMS prevede:

- La realizzazione di un **parcheggio di interscambio** (e di una rimessa del TPL) in corrispondenza della nuova stazione;
- Nuovi **sistemi di trasporto dedicati** dall'aerostazione alla nuova stazione (via fune) e da lì a Erzelli.

Inoltre propone per il **breve periodo** la razionalizzazione dei collegamenti esistenti, con sincronizzazione del **Volabus** con gli orari dei voli, e riorganizzazione della linea **i24** da/per Sestri FFS e Marina Aeroporto, inadeguata per mezzi e itinerari.



2.D – Il «Genovino» (MaaS)

2.D.1 – Unico pagamento di trasporti e soste

Il Comune svilupperà un **sistema integrato di pagamento elettronico** per il pagamento di **tutti i servizi di trasporto e sosta**: titoli di viaggio di tutti i trasporti pubblici collettivi (treno, metro, tram, bus); sosta dei veicoli privati; car sharing e bike sharing; van sharing (cargo vehicle sharing); taxi.

Il sistema permette il pagamento integrato di tutte le soluzioni di trasporto e/o di sosta utilizzate nell'ambito di uno spostamento o di un arco di tempo determinato.

Il sistema sarà disponibile su **applicazione di smartphone e su supporto cartaceo** e in una prima fase **affiancherà** i titoli di viaggio e sistemi di pagamento ordinari.



2.D – Il «Genovino» (MaaS)

2.D.2 – Meccanismi premiali

Il «Genovino» è utilizzabile anche come sistema «a punti» per attivare **meccanismi premiali** per **comportamenti virtuosi** (o disincentivi nel caso opposto) nel campo della mobilità.

Sarà attivato il programma “**Green Passengers**”, grazie al quale l'utilizzo di soluzioni di mobilità sostenibile consentirà agevolazioni sull'acquisto di altri servizi di trasporto oppure di altri servizi comunali (es.: accesso a teatri o musei comunali).

Analogamente, il sistema è utilizzabile per **regolare l'accesso a zone a traffico limitato**; in particolare, lo si può utilizzare per “scontare” l'accesso a ZTL a fronte di acquisti presso esercizi commerciali situati nella zona.



2.D – Il «Genovino» (MaaS)

2.D.3 – Altre estensioni dell'utilizzo

Con il medesimo meccanismo sarà possibile, da subito o in un secondo momento:

- Effettuare **l'acquisto di altri servizi comunali** (ingresso a teatri, musei,...), singolarmente o congiuntamente con servizi di trasporto o di sosta;
- Accedere a piattaforme di **ride sharing**;
- Effettuare **acquisti** presso altri esercizi commerciali convenzionati.

Il sistema ha inoltre evidenti **applicazioni nel campo del turismo**, potendo sostituire un **abbonamento integrato** per l'utilizzo dei **trasporti pubblici cittadini** (inclusi i taxi), l'ingresso nei **musei**, l'acquisto di **visite guidate**, etc.; per questa stessa via è un utile strumento per combattere l'abusivismo commerciale.



Il “mosaico” delle azioni:

6 assi, 18 aree di intervento, 55 “tessere”

1. Il trasporto pubblico

- 1.A – Le “linee di forza”
- 1.B – Le linee di adduzione e il trasporto pubblico leggero

2. L’interconnessione (Mobility as a Service)

- 2.A – L’interscambio fra trasporto pubblico e trasporto privato
- 2.B – L’integrazione delle reti
- 2.C – La qualità dei “nodi”
- 2.D – Il pagamento integrato (il “Genovino”)

3. La circolazione privata

- 3.A – La rete viaria e la circolazione privata
- 3.B – La mobilità privata elettrica
- 3.C – Incentivi e tariffe della sosta
- 3.D – La mobilità condivisa

4. La mobilità dolce

- 4.A – La mobilità ciclabile
- 4.B – Muoversi a piedi

5. Il movimento delle merci

- 5.A – La distribuzione urbana
- 5.B – I traffici portuali

6. La cultura della mobilità

- 6.A – Verso una mobilità consapevole
- 6.B – Sicurezza e rispetto delle regole
- 6.C – I servizi urbani
- 6.D – La mobilità delle persone deboli
- 6.E – Un metodo per i grandi progetti
- 6.F – Gestire e comunicare il PUMS



3.A – La rete viaria e la circolazione privata

3.A.1 – Strade di scorrimento e strade locali

Il PUMS prevedrà di avviare una procedura di revisione della classificazione delle strade urbane in **strade di scorrimento**, strade **di quartiere** e strade **locali**, secondo quanto stabilito dall'art. 2 del Codice della Strada.

A partire dai dati sulla domanda di mobilità (matrice Origine/Destinazione) la regolazione della circolazione sarà rivista in modo da **indirizzare effettivamente gli spostamenti** a più lunga e veloce percorrenza verso le strade di scorrimento, evitando che i grandi flussi si indirizzino verso strade di ridotta capacità.

Sulle strade di scorrimento saranno vietate o limitate al massimo la sosta e tutte le manovre che causano rallentamenti.



3.A – La rete viaria e la circolazione privata

3.A.2 – ZTL e limiti di velocità

Nelle **strade di quartiere e locali** sarà favorita l'introduzione di **zone a traffico limitato e zone a velocità limitata (zone 30)**, anche per ridurre il loro utilizzo improprio, e per venire incontro a **esigenze delle comunità locali** (residenti e *users*).

L'iniziativa di proporre al Comune di introdurre, sulla rete delle strade locali e di quartiere, limitazioni alla velocità o all'accesso, e pedonalizzazioni parziali o totali (vedi Asse 4 «La mobilità dolce») sarà affidata ai **Municipi** o alle **comunità locali**, tranne i casi in cui, soprattutto nel centro cittadino, tali reti di strade vengano prevalentemente utilizzate da tutti i residenti e *users*.

Saranno avviate iniziative presso il legislatore, anche di concerto con altre città, per consentire l'utilizzo di sistemi di controllo di velocità "**tutor**" anche sulle strade urbane (vedi anche Asse 6 «La cultura della mobilità»).



3.A – La rete viaria e la circolazione privata

3.A.3 – Circolazione: linee guida e ipotesi

La regolazione della circolazione è affidata dalla legge al Piano Urbano del Traffico (PUT). Il PUMS è un piano strategico che pone obiettivi al conseguimento ai quali il PUT dovrà concorrere.

La **regolazione della circolazione** dovrà essere tale da:

- Massimizzare la **sicurezza** della circolazione per tutti i cittadini;
- Indirizzare i **flussi veicolari maggiori** e/o in transito verso le strade di **scorrimento**;
- Facilitare l'**interscambio** verso il trasporto pubblico e segnatamente verso le linee di forza;
- Privilegiare le iniziative di **mobilità dolce nelle strade di quartiere e locali**;
- **Decongestionare dal traffico privato i grandi attrattori di flussi turistici**, intorno ai quali ci si muoverà principalmente con il trasporto pubblico e a piedi.



3.A – La rete viaria e la circolazione privata

3.A.3 – Circolazione: linee guida e ipotesi

Per il conseguimento degli obiettivi strategici, il PUMS potrà suggerire misure sulla circolazione, in particolare per il centro cittadino, quali per esempio:

- **Riorganizzazione dei nodi di Cavour e Caricamento** per evitare l'avvicinamento dei veicoli privati non destinati all'area, che oggi da entrambi i lati vengono portati a ridosso di Palazzo San Giorgio solo per effettuare l'inversione di marcia (possibile ZTL);
- Revisione dell'**accesso veicolare all'area del Porto Antico** onde evitare le attuali intersezioni di flussi, creando una rotonda o una possibilità di svolta da c.so Quadrio ai Magazzini del Cotone per i veicoli provenienti da Levante;
- Semaforizzazione del passaggio pedonale di **Nunziata/Fontane** per agevolare il deflusso dalla rotonda;
- Istituzione di **ZTL in zone centrali** in cui le strade locali sono impropriamente utilizzate da traffico di scorrimento, quali l'area **Colombo/Galata** e l'area **Roma/XXV Aprile**, limitando l'accesso a residenti, operatori e clienti degli esercizi commerciali (autorizzati attraverso il "Genovino") e la velocità a 30 km/h.



3.B – La circolazione privata sostenibile

3.B.1 – Il piano delle colonnine di ricarica

Per trasferire alla trazione elettrica la mobilità privata si avvieranno due tipi di azioni: incentivare la diffusione degli impianti di ricarica e premiare i comportamenti virtuosi nell'acquisto di veicoli "green".

Sotto il primo profilo, il PUMS promuove un **programma di diffusione capillare di impianti di ricarica** (colonnine) su strada, utilizzabile da tutti i veicoli, attraverso una partnership pubblico privata in cui all'operatore privato viene richiesta la disponibilità di un investimento graduale fino a 500 colonnine di ricarica entro il 2025, a fronte della concessione d'uso gratuita per i primi cinque anni di due stalli per ogni colonnina.

Inoltre il PUMS concederà **incentivi** virtuali ("punti" del sistema Genovino) per chi installa **impianti di ricarica in spazi privati** (garage, cortili, giardini).



3.B – La circolazione privata sostenibile

3.B.2 – Premi per i veicoli verdi

Sotto il secondo profilo, verranno introdotte **regolazioni differenziate per i veicoli Green** (elettrici, ibridi, ibridi plug in) premianti rispetto ai veicoli termici **acquistati dopo l'entrata in vigore del PUMS**. I veicoli termici, non alimentati a GPL o metano, acquistati dopo l'entrata in vigore del PUMS saranno esclusi da agevolazioni tariffarie sulla sosta, eventuali agevolazioni sulla circolazione, e saranno soggetti (come già avviene oggi in caso di superamento dei limiti di inquinamento) a progressivamente più stringenti limitazioni alla circolazione in specifiche aree o giorni/ore.



Queste misure riguarderanno sia gli **autoveicoli** che i **due ruote**.

Esse **non avranno validità retroattiva**, cioè non colpiranno chi ha acquistato un veicolo termico tradizionale prima dell'entrata in vigore del PUMS.

3.C – Incentivi e tariffe di sosta

3.C.1 – Nuovi criteri per le tariffe

Il sistema elettronico integrato di pagamento (“Genovino”) consentirà massima flessibilità e variabilità nelle tariffe.

Esso consentirà la totale **proporzionalità** fra prezzo e durata effettiva della sosta. Essa sarà applicata **per le soste brevi e medie** (fino a tre ore) commisurando esattamente la tariffa alla durata, ripristinando cioè le tariffe per frazioni di ora. Il parcheggio di **interscambio** con il trasporto pubblico (acquistato insieme al titolo di viaggio) avrà invece una tariffa **flat** molto ridotta (es. 1 euro/giorno).

L’eventuale concessione della gestione dei parcheggi a una società concessionaria non comunale avverrà con gara avente a oggetto il corrispettivo forfettario per la concessione degli stalli. L’eventuale affidamento “in house” a società della civica amministrazione prevedrà un compenso al Comune per la concessione degli stalli non inferiore al 75% del gettito potenziale degli stessi.



3.C – Incentivi e tariffe di sosta

3.C.2 – Premi per comportamenti Green

Inoltre, sempre grazie al sistema elettronico di pagamento, verranno applicati criteri premiali per incentivare e disincentivare i comportamenti più o meno virtuosi dal punto di vista della sostenibilità.

In particolare, le tariffe di sosta saranno differenziate in modo da premiare:

- Le soste di durata breve-media, applicando un criterio di **progressività per la sosta di oltre tre ore** al di fuori della propria zona BluArea, in modo da scoraggiare l'uso del mezzo privato per la mobilità sistematica casa/lavoro;
- L'utilizzo del veicolo privato in **connessione** con il trasporto pubblico, anche al di fuori dei parcheggi di interscambio;
- L'utilizzo di veicoli **elettrici**, o comunque a basse/zero emissioni locali;
- L'utilizzo di veicoli di mobilità **condivisa** (cfr. *infra*, 3.D.1).



3.D – La mobilità condivisa

3.D.1 – Il car sharing

Sarà **favorita e incentivata** la mobilità condivisa nelle sue varie forme.

Il car sharing sarà **aperto a più operatori**, anche nella modalità “**free floating**”. Per l'utilizzo di stalli “liberi” verrà eventualmente determinato un compenso forfettario a beneficio del Comune o della società concessionaria degli stalli. L'eventuale affidamento di un servizio di car sharing a una società comunale avrà luogo in condizioni di mercato aperto (“competizione **nel** mercato”).

Il pagamento dovrà essere possibile con il sistema “Genovino”.

Il car sharing in modalità free floating sarà ammesso esclusivamente con **auto elettriche o a zero/basse emissioni** locali; la modalità station based, utilizzata talvolta per spostamenti medio lunghi fuori città, sarà per il momento ancora disponibile anche con veicoli tradizionali.



3.D – La mobilità condivisa

3.D.1 – Il car sharing

Il car sharing sarà gestito attraverso una **piattaforma software** e applicazioni per smartphone atte a integrarlo con il trasporto pubblico locale.

Le principali **stazioni ferroviarie e nodi interscambio** delle linee di forza saranno dotati di parcheggi dedicati al car sharing, in modo da massimizzare la reperibilità anche nell'opzione free floating.

Inoltre, l'utilizzo in **abbonamento** di veicoli in car sharing sarà promosso e incentivato anche presso le aziende pubbliche e private, anche allo scopo di favorirne un uso collettivo (car pooling) negli spostamenti casa-lavoro dei propri dipendenti.



3.D – La mobilità condivisa

3.D.2 – Il ride sharing

Saranno ammesse iniziative private di “**ride sharing**”, anche attraverso l’implementazione di piattaforme web e applicazioni smartphone per l’utilizzo di auto in pooling.

Saranno avviate **sperimentazioni con gruppi chiusi** di utenti allo scopo di offrire maggiori opportunità di spostamento a categorie altrimenti non adeguatamente servite educare all’utilizzo dell’auto condivisa (esempio: studenti dell’università di Genova).

Il sistema di pagamento elettronico del **Genovino** potrà in questi casi consentire di compensare la gratuità del servizio reso con **l’accumulo di punti fruibili per altri servizi** (esempio: ingressi a musei, sconti in esercizi commerciali convenzionati).



3.D – La mobilità condivisa

Bike sharing e van sharing: rinvii

Il PUMS prevede la possibilità di introdurre, su iniziativa privata, iniziative di van sharing finalizzate alla distribuzione delle merci in aree sensibili. La misura è descritta *infra*, 5.A.2.

Sarà introdotto un servizio pubblico di bike sharing elettrico complementare alla disposizione della rete di pista ciclabili. La misura è descritta *infra*, 4.A.3.



Il “mosaico” delle azioni: 6 assi, 18 aree di intervento, 55 “tessere”

1. Il trasporto pubblico

- 1.A – Le “linee di forza”
- 1.B – Le linee di adduzione e il trasporto pubblico leggero

2. L’interconnessione (Mobility as a Service)

- 2.A – L’interscambio fra trasporto pubblico e trasporto privato
- 2.B – L’integrazione delle reti
- 2.C – La qualità dei “nodi”
- 2.D – Il pagamento integrato (il “Genovino”)

3. La circolazione privata

- 3.A – La rete viaria e la circolazione privata
- 3.B – La mobilità privata elettrica
- 3.C – Incentivi e tariffe della sosta
- 3.D – La mobilità condivisa

4. La mobilità dolce

- 4.A – La mobilità ciclabile
- 4.B – Muoversi a piedi

5. Il movimento delle merci

- 5.A – La distribuzione urbana
- 5.B – I traffici portuali

6. La cultura della mobilità

- 6.A – Verso una mobilità consapevole
- 6.B – Sicurezza e rispetto delle regole
- 6.C – I servizi urbani
- 6.D – La mobilità delle persone deboli
- 6.E – Un metodo per i grandi progetti
- 6.F – Gestire e comunicare il PUMS



4 – La “mobilità dolce”

4.A.1 – Il BiciPlan

La mobilità ciclistica sarà promossa attraverso il **Piano Urbano della Mobilità Ciclistica** (c.d. “biciplan”) previsto dalla recente **legge 11/1/2018 n.2** come piano di settore all’interno del PUMS. Il Piano prevedrà:

- Una rete di **itinerari o piste ciclabili** (azione 4.A.2, cfr. infra);
- Un sistema di **bike sharing elettrico** (azione 4.A.3, cfr. infra);
- Un’ampia diffusione di “**rastrelliere**” per la sosta;
- Limiti di velocità a **10 km/h** per le biciclette quando circolano nelle **aree pedonali**;
- Un piano di sviluppo delle **colonnine di ricarica**, in apposite “stazioni” idonee anche al parcheggio bike sharing e come **punti informativi e turistici** e di **servizi per i ciclisti**;
- La possibilità di caricare gratuitamente le biciclette **su ascensori, treni** ed eventualmente **tram/bus**, nonché su **Navebus**;
- Incentivi all’acquisto di **biciclette e motocicli elettrici**;
- L’utilizzo di «**Bicibus**» per percorsi accompagnati casa/scuola (azione 4.A.4, cfr. infra).



4 – La “mobilità dolce”

4.A.2 – Le piste ciclabili

La rete degli itinerari o piste ciclabili collegherà le due principali stazioni ferroviarie, i terminal crociere e traghetti, il Waterfont di Levante e il porto antico, luoghi turistici e musei, molti insediamenti universitari, e tutte le linee di forza del trasporto pubblico.

Le piste saranno tre, più due raccordi:

- La **Pista del Mare**, da Boccadasse a Fiumara, con deviazione fino alla Lanterna e possibile raccordo fino a Sestri, sviluppata in parte a raso e in parte in sopraelevazione (c.d. “snake”);
- La **Pista del Centro**, da Brignole a Principe (Tolemaide, Brignole, Fiume, XX Settembre, XXV Aprile, Garibaldi e Cairoli con limite a 10 kmh, Nunziata, Balbi, Acquaverde, A. Doria, Fanti d’Italia);
- La **Pista del Bisagno** da piazzale Kennedy allo stadio L. Ferraris (Torino, Sardegna, Bonifacio, J.Monnet, Atleti Azzurri);
- **Raccordi** fra la pista centrale e quella costiera saranno realizzati:
 - Attraverso **via Petrarca**, **San Lorenzo** (limite a 10 km/h) e **Raibetta** (limite a 10 km/h);
 - Attraverso **via delle Fontane**.



4 – La “mobilità dolce”

4.A.2 – Le piste ciclabili



4 – La “mobilità dolce”

4.A.2 – Le piste ciclabili

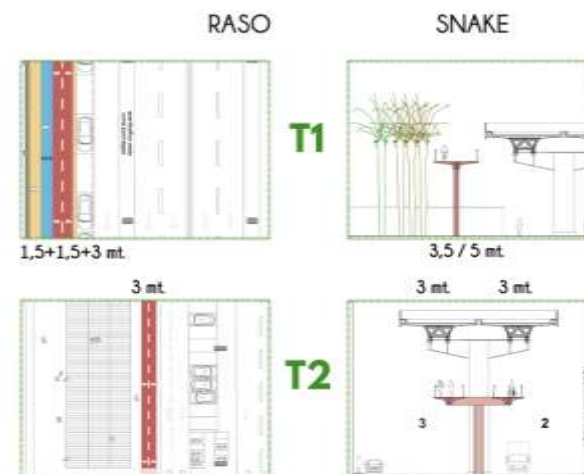
Le piste ciclabili si svilupperanno principalmente **a raso**, in alcune aree con pista per i runners, e in parte in **sopraelevazione** (*snake*).

La rete integrerà circa **25 parcheggi ordinari** (rastrelliere), circa **15-20 parcheggi bike sharing**, e alcuni punti di **sosta, servizi ai ciclisti, informazioni** turistiche e ristoro.

Lo sviluppo complessivo delle tre piste sarà di **circa 18 km**.

Il costo previsto per la realizzazione potrebbe variare fra 10 e 17 milioni, secondo le soluzioni adottate (a raso, protetta, in *fly-over*).

Verrà studiato il miglioramento dei collegamenti ciclistici e pedonali verso i principali luoghi di interesse pubblico e turistico non direttamente toccati dai tre itinerari principali.



4 – La «mobilità dolce»

4.A.3 – Il bike sharing elettrico

Il **bike sharing elettrico** integrerà circa 20 parcheggi disposti lungo la rete delle piste ciclabili, e in particolare in corrispondenza di **stazioni ferroviarie e marittime**, **parcheggi di interscambio** e fermate delle **linee di forza**, **attrattori turistici e di traffico** quali musei e sedi universitarie.

In prima applicazione saranno dispiegate complessivamente **2-300 biciclette**.

La prenotazione e il pagamento del servizio avverranno con il sistema **Genovino** e consentiranno l'accumulo di punti Green Passengers.

Il servizio verrà organizzato e proposto anche per i **turisti** in visita, e segnatamente per i turisti delle crociere, con apposite azioni informative mirate.



4 – La “mobilità dolce”

4.A.4 – Il «Bicibus»

In Italia oltre due terzi degli alunni della scuola dell'obbligo si recano e tornano da scuola in auto (anche a causa dell'obbligo di riconsegna a un adulto). Sulla scorta di positive esperienze estere, il PUMS introdurrà, di concerto con le scuole, i servizi «bicibus» e «pedibus» (cfr. infra, azione 4.B.3).

Il bicibus, operato con biciclette individuali o con appositi veicoli, è una forma di **trasporto scolastico** per gli alunni delle scuole, che sono accompagnati da adulti su percorsi e con fermate e orari prestabiliti: i bambini si aggregano in sicurezza a una **comitiva guidata da addetti** giungendo fino a scuola e al ritorno fino a casa.

Il piano delle linee Bicibus (e Pedibus) verrà coordinato dal Comune su tracciati e orari proposti dalle singole scuole in relazione alle esigenze degli allievi.

L'obiettivo è anche quello di **educare i ragazzi alla mobilità ciclistica** fin dall'età scolare.



4 – La “mobilità dolce”

4.B.1 – Muoversi a piedi: le aree pedonali

La dimensione della mobilità pedonale diffusa e sicura è cruciale per la sostenibilità e la qualità della vita urbana.

Il PUMS **promuoverà lo sviluppo** di aree e percorsi pedonali o misti, alla luce delle positive esperienze fin qui condotte (Garibaldi, San Lorenzo, San Vincenzo, Cesarea, Sestri...).

L’istituzione o la soppressione di aree pedonali avverrà previa **consultazione**, anche referendaria, della comunità dei residenti e degli operatori, su indicazione del PUMS, o su iniziativa:

- Dell’amministrazione comunale;
- Dei Municipi;
- Delle comunità locali.

Il PUMS proporrà l’istituzione di **aree pedonali o ZTL-30, o ZTL, o Z30**, in alcune aree centrali, quali **Colombo-Galata e Roma-XXV Aprile**.



4 – La “mobilità dolce”

4.B.2 – Muoversi a piedi: la sicurezza

Per aumentare la sicurezza della mobilità pedonale il PUMS definirà un pacchetto di misure che includono:

- Tracciamento di **corsie pedonali** nelle strade prive di marciapiede, e realizzazione di **marciapiede** quando le caratteristiche della strada lo consentano;
- **Protezione** delle aree, dei percorsi o delle corsie pedonali con appositi dissuasori di formato idoneo al contesto;
- Limite di **velocità a 10 km/h per biciclette** e ogni altro veicolo o dispositivo, inclusi i monoruote e i pattini, nelle aree pedonali;
- Installazione di **telecamere** per il rispetto dei divieti nelle aree pedonali.



4 – La «mobilità dolce»

4.B.3 – Muoversi a piedi: il «Pedibus»

In Italia oltre due terzi degli alunni della scuola dell'obbligo si recano e tornano da scuola in auto (anche a causa dell'obbligo di riconsegna a un adulto). Riprendendo la positiva esperienza di un numero crescente di città, il PUMS prevedrà la collaborazione di scuole, famiglie, volontari e civica amministrazione per l'istituzione di «Pedibus», linee di accompagnamento pedonale degli alunni a e da scuola.

Il Pedibus è un **trasporto scolastico** per gli alunni delle elementari e medie inferiori. Essi sono accompagnati a piedi da adulti su percorsi e con fermate e orari prestabiliti: i bambini si aggregano a una **comitiva guidata da addetti** giungendo fino a scuola e al ritorno fino a casa.

Il piano delle linee Pedibus (e Bicibus, cfr. *supra*, azione 4.A.4) verrà coordinato dal Comune su tracciati e orari proposti dalle singole scuole in relazione alle esigenze degli allievi.



4 – La “mobilità dolce”

4.B.4 – Muoversi a piedi: i runners

Il **podismo**, che sta vivendo una stagione di straordinaria diffusione, è una disciplina e una pratica sportiva che educa alla mobilità sostenibile e concilia la mobilità con la qualità della vita urbana.

A Genova, dove esistono numerosi **contesti naturali** già idonei per le molte migliaia di appassionati (Porto Antico, diversi lungomare, colline), il PUMS prevedrà l'istituzione di **percorsi attrezzati** (con segnalazioni, **fondo** idoneo alla corsa, protezioni dal traffico veicolare, etc.) anche in fregio alla prevista pista ciclabile costiera.



Il “mosaico” delle azioni: 6 assi, 18 aree di intervento, 55 “tessere”

1. Il trasporto pubblico

- 1.A – Le “linee di forza”
- 1.B – Le linee di adduzione e il trasporto pubblico leggero

2. L’interconnessione (Mobility as a Service)

- 2.A – L’interscambio fra trasporto pubblico e trasporto privato
- 2.B – L’integrazione delle reti
- 2.C – La qualità dei “nodi”
- 2.D – Il pagamento integrato (il “Genovino”)

3. La circolazione privata

- 3.A – La rete viaria e la circolazione privata
- 3.B – La mobilità privata elettrica
- 3.C – Incentivi e tariffe della sosta
- 3.D – La mobilità condivisa

4. La mobilità dolce

- 4.A – La mobilità ciclabile
- 4.B – Muoversi a piedi

5. Il movimento delle merci

- 5.A – La distribuzione urbana
- 5.B – I traffici portuali

6. La cultura della mobilità

- 6.A – Verso una mobilità consapevole
- 6.B – Sicurezza e rispetto delle regole
- 6.C – I servizi urbani
- 6.D – La mobilità delle persone deboli
- 6.E – Un metodo per i grandi progetti
- 6.F – Gestire e comunicare il PUMS



5 – Il movimento delle merci

Una criticità crescente

La razionale organizzazione dei movimenti di merci in città (principalmente in destinazione) è diventata molto più complessa da quando agli approvvigionamenti degli esercizi commerciali si sono aggiunti volumi sempre crescenti di **consegne di prodotti acquistati online** (nel 2017, circa 150 milioni di consegne in Italia).

Il sistema distributivo soffre di diverse **inefficienze**, tra cui :

- Bassi coefficienti medi di riempimento;
- Domanda frammentata e di difficile aggregazione;
- Frammentazione dell'offerta tra più operatori;
- Mezzi inquinanti;
- Soste irregolari.

Gli interventi più applicati sono di tipo regolatorio (pedaggi, incentivi) infrastrutturale (centri di consolidamento), tecnologico-gestionali (soluzioni ICT per aggregare domanda e offerta), innovazione negli schemi distributivi (pick up&delivery point).



5 – Il movimento delle merci

5.A.1 – La distribuzione urbana: aree e orari

Il PUMS prevedrà un **pacchetto di misure** che include:

- Un **incremento dei posteggi riservati** al carico/scarico merci, che diventeranno a **pagamento** per le soste medio-lunghe;
- Collegamento in **rete degli stalli merci**, in modo da segnalare ai corrieri in arrivo la disponibilità e l'ubicazione degli stalli liberi;
- La fissazione di rigorosi **limiti orari** per le consegne (per es: entro le 11 antimeridiane);
- Incentivi/disincentivi in relazione agli **ingombri** dei veicoli utilizzati;
- Combinazioni di permessi contingentati all'ingresso e tariffe applicabili in caso di superamento;
- Incentivi per favorire il graduale **passaggio ai veicoli elettrici** per le consegne, segnatamente nelle aree sensibili, con lo sviluppo parallelo, a supporto degli operatori, di un servizio di **van sharing elettrico** (cfr. infra, azione 4.A.2);
- La messa a disposizione anche gratuita di **punti di consegna/ritiro** nelle aree sensibili (cfr. infra, azione 4.A.3).



5 – Il movimento delle merci

5.A.2 – Il Van Sharing

Per favorire il passaggio all'elettrico e offrire da subito una soluzione alternativa agli operatori, a servizio delle aree ambientalmente sensibili sarà istituito un servizio di **van sharing (e vehicle sharing)** con veicoli elettrici.

L'operatore accede all'area di interscambio dove parcheggia il proprio veicolo, trasferisce i colli in consegna sul **furgone o bicicletta, o tri-quadriciclo, elettrico** e lo utilizza per la consegna. L'impatto delle piccole consegne in termini di **ingombro si ridurrà drasticamente**.

Una volta reso disponibile il servizio di vehicle sharing elettrico, l'accesso del **veicolo privato non-green** potrà essere **disincentivato** mediante tariffa di accesso nell'area servita. Ragionevolmente, la tariffa potrà aumentare nel tempo, fino al limite – dopo un congruo periodo di transizione – di vietare l'accesso ai veicoli inquinanti.



5 – Il movimento delle merci

5.A.3 – Pick up / delivery points

Lo sviluppo dell'e-commerce ha sviluppato negli anni recenti una rete di **punti di ritiro e consegna** presso i quali gli acquirenti online possono recarsi a ritirare i prodotti acquistati. Questo riduce sensibilmente la presenza di veicoli in consegna nelle strade cittadine, ma può non essere sufficiente in alcune parti della città, per l'insufficienza dei punti e/o per lo scarso spazio stradale complessivo.

Per questo motivo, in alcune aree sensibili della città, e segnatamente nel Centro Storico, il Comune metterà **a disposizione gratuitamente locali a piano strada** da utilizzare come punti di ritiro/consegna, a fronte della loro gestione da parte di operatori singoli o consorziati, oltre che, ovviamente, del rigoroso rispetto delle norme sugli orari e le aree dedicate (che saranno disponibili in prossimità dei punti in questione).



5 – Il movimento delle merci

5.B.1 – I traffici portuali: l'unità «CittàPorto»

Il trasporto di merci destinato ai / proveniente dai terminali portuali deve restare per quanto possibile **separato dai flussi di traffico urbano/metropolitano** e dai flussi turistici.

Il PUMS prevedrà l'istituzione di **un'unità di lavoro congiunta** fra Comune e Autorità di Sistema Portuale con i compiti di:

- monitoraggio e **stima dei flussi** attuali e futuri, inclusa la movimentazione e stoccaggio dei contenitori vuoti e dei veicoli;
- organizzazione della viabilità presso i varchi portuali, con monitoraggio di volumi e picchi, per avviare il traffico sulle **reti terrestri** extraurbane senza interagire (se possibile) con i flussi veicolari urbani e con il traffico ferroviario di interesse locale;
- Individuazione di spazi per il parcheggio dei veicoli merci.

L'unità di lavoro rileverà altresì le criticità dei flussi di persone in movimento da/per i terminali crociere e traghetti, nonché quelli da/per gli altri terminali per motivi di lavoro.



Il “mosaico” delle azioni:

6 assi, 18 aree di intervento, 55 “tessere”

1. Il trasporto pubblico

- 1.A – Le “linee di forza”
- 1.B – Le linee di adduzione e il trasporto pubblico leggero

2. L’interconnessione (Mobility as a Service)

- 2.A – L’interscambio fra trasporto pubblico e trasporto privato
- 2.B – L’integrazione delle reti
- 2.C – La qualità dei “nodi”
- 2.D – Il pagamento integrato (il “Genovino”)

3. La circolazione privata

- 3.A – La rete viaria e la circolazione privata
- 3.B – La mobilità privata elettrica
- 3.C – Incentivi e tariffe della sosta
- 3.D – La mobilità condivisa

4. La mobilità dolce

- 4.A – La mobilità ciclabile
- 4.B – Muoversi a piedi

5. Il movimento delle merci

- 5.A – La distribuzione urbana
- 5.B – I traffici portuali

6. La cultura della mobilità

- 6.A – Verso una mobilità consapevole
- 6.B – Sicurezza e rispetto delle regole
- 6.C – I servizi urbani
- 6.D – La mobilità delle persone deboli
- 6.E – Un metodo per i grandi progetti
- 6.F – Gestire e comunicare il PUMS



6 – La cultura della mobilità

6.A – Verso una mobilità consapevole

Cambiare le coscienze e sensibilizzarle al valore della **sostenibilità** dei comportamenti è in realtà **la vera chiave** per migliorare nel lungo periodo la qualità della mobilità, dell'ambiente e della vita urbana.

È dunque fondamentale **educare** a comportamenti di mobilità informati e consapevoli

- della rilevanza dei **costi esterni e fiscali**, dei rischi, e della reale utilità connessa alla mobilità e non altrimenti conseguibile;
- dei vantaggi consentiti dall'**evoluzione tecnologica** intervenuta sia nella mobilità che nelle telecomunicazioni (che incidono direttamente sulla domanda di mobilità);
- Dei **pericoli** comunque connessi al trasporto, segnatamente a quello stradale, tra le prime cause di morte della popolazione urbana, e della conseguente importanza di un rigoroso rispetto delle regole poste a tutela della sicurezza.



6 – La cultura della mobilità

6.A.1 – L'educazione alla mobilità

Il PUMS propone un programma di **Educazione alla Mobilità Urbana Sostenibile**, promosso dalla Città, che include:

- **Percorsi formativi** realizzati in collaborazione con le **scuole** e un **premio annuale** alla scuola che propone il miglior progetto di mobilità sostenibile applicato a Genova;
- Collaborazione con l'**università** per corsi ad accesso libero aperti a tutta la città, ufficialmente riconosciuti con attribuzione di **crediti formativi** (traducibili anche in “punti” del programma “green passenger”);
- **Campagne di sensibilizzazione** ed educazione stradale e campagne di informazione e coinvolgimento sulla mobilità sostenibile;
- **Un sito e un forum** sulla mobilità sostenibile per scambiare a comunicare esperienze e buone pratiche, azioni sperimentate con successo in altre città o paesi, etc..



6 – La cultura della mobilità

6.A.2 – Gli incentivi

Il PUMS prevede inoltre di utilizzare le **strategie premiali** (cfr. supra, 2.D.2, “Genovino”) per incentivare comportamenti virtuosi nella scelta delle soluzioni di trasporto più sostenibili (strategia “Green Passengers”).

Il sistema “Genovino” potrà prevedere iniziative a punti per promuovere i comportamenti sostenibili e assegnare premi in relazione ai migliori risultati conseguiti.



6 – La cultura della mobilità

6.B.1 – Sicurezza e rispetto delle regole

Ferma restando l'efficacia attesa dalle strategie premiali e incentivanti, la sicurezza della circolazione e della mobilità non può più essere oggetto di tolleranza per comportamenti pericolosi per sé e per gli altri.

Il PUMS, come detto, dovrà contribuire a **educare al rispetto delle regole** della circolazione, aumentando la consapevolezza del pericolo connesso al trasporto, segnatamente stradale.

Inoltre, il PUMS prevedrà un adeguato **aumento delle risorse dedicate alla prevenzione e alla vigilanza (Polizia Municipale, formazione, telecamere, tecnologie)**, e invita l'amministrazione a promuovere, di concerto con altre città, azioni di lobbying presso il legislatore per nuove norme a vantaggio della sicurezza: si cita a esempio la possibilità di utilizzare la **tecnologia «tutor»** anche sulle strade urbane.



6 – La cultura della mobilità

6.C.1 – Riavvicinare i servizi comunali

La gestione della mobilità avviene anche con le azioni che possono ridurre significativamente la domanda o i suoi picchi. Per questo si devono «**riavvicinare**», fisicamente o telematicamente, i **servizi pubblici ai cittadini**, cominciando dai servizi comunali, per ridurre il numero e la lunghezza dei loro **spostamenti, a parità di servizi fruiti e di utilità** conseguita.



L'azione di riavvicinamento seguirà due linee strategiche:

- Il «**Comune online**» promuoverà l'uso delle tecnologie telematiche per l'erogazione del maggior numero possibile di servizi del Comune e della Città metropolitana (anagrafe, certificazioni, permessi, prenotazioni, acquisti, abbonamenti, pratiche amministrative, etc.);
- il «**Comune offline**» trasformerà i Municipi e gli esistenti uffici decentrati in punti di erogazione di servizi online per tutti i cittadini (specialmente anziani e fasce deboli che non siano in condizione di fruire dei servizi online).



6 – La cultura della mobilità

6.C.2 – Coordinare i servizi pubblici

In modo analogo, il Comune dovrebbe **coordinare l'offerta online** e la possibilità di fruizione da parte dei genovesi di tutti i **servizi pubblici non comunali (sanità, scuola, università, trasporti,...)**.

Il Comune (anche attraverso i propri municipi e uffici decentrati, come per i servizi comunali) guiderà e agevolerà la **fruizione online** dei servizi pubblici disponibili in via telematica, e in tal modo agirà come “consulente” dei cittadini per la fruizione e l'acquisto dei servizi pubblici non comunali.

Interlocutore privilegiato del Comune sarà la Città Metropolitana, ma strette connessioni si dovranno stabilire anche con gli erogatori di servizi in tutti i settori.



6 – La cultura della mobilità

6.D – La mobilità delle persone deboli

Se l'opportunità di muoversi è condizione stessa della qualità della vita urbana, ogni sforzo dovrà essere rivolto a **minimizzare gli ostacoli alla mobilità derivanti da invalidità fisiche, condizioni di salute, difficoltà legate all'età, al genere, alle diversità culturali**. Il PUMS promuove l'uguaglianza di opportunità nella mobilità urbana per realizzare questo fondamentale obiettivo di equità.

Particolare attenzione, a Genova, merita la situazione degli **anziani**. Dal 1970 al 2030 (proiezioni) le aspettative di vita passano in Italia da 71 a 85 anni. Genova è la città più anziana, con una classe over 65 numerosa e molto mobile per numero di spostamenti e distanze percorse. Sebbene sia forte l'abitudine all'uso dell'auto, l'avanzare dell'età porta esigenze di cambiamento per disagi alla guida in talune circostanze: ore di punta, parcheggio, guida in ore serali, rinnovo patenti. Tale circostanza determina una crescente disponibilità al passaggio ad altre soluzioni, che necessitano tuttavia di un'adeguata offerta di servizi.



6 – La cultura della mobilità

6.D.1 – Le misure per gli anziani

Le **misure per la mobilità degli anziani** includeranno:

- Tariffe agevolate per il trasporto pubblico nelle ore di morbida, e per le tratte in salita;
- Parcheggi dedicati e agevolazioni sulla sosta, tariffe agevolate per il trasporto, in particolare nei percorsi in salita;
- Strumenti per contenere il senso di vulnerabilità a bordo e in attesa del mezzo pubblico;
- Servizi ad hoc da/per centri sanitari e centri di spesa;
- Piccole modifiche per agevolare l'accesso degli anziani ai mezzi pubblici;
- Facilità di accesso alle informazioni (cartelli e avvisi più leggibili);
- Campagne finalizzate all'uso delle nuove tecnologie per lo spostamento;
- Miglioramento delle condizioni di mobilità pedonale, quali illuminazione, manutenzione di marciapiede, scalinate, etc..



6 – La cultura della mobilità

6.D.2 – Le persone a mobilità ridotta

Le **misure per le persone a mobilità ridotta** includeranno:

- Abbattimento di tutte le barriere architettoniche nei trasporti, in particolare gli adeguamenti di strutture non recenti;
- Supporti per utenza debole e invalidità (segnaletica *way finding*, segnalatori acustici, percorsi tattili);
- Agevolazioni nei trasporti per persone malate o invalide;
- Misure per la sicurezza e la tutela delle persone deboli nei sistemi di trasporto pubblico;
- Manutenzione dei marciapiede;
- Inasprimento delle sanzioni per parcheggio su marciapiede;
- Offerta di sperimentazioni di mobilità ridotta (es. la “giornata su una sedia a rotelle”) per acquisire consapevolezza dei disagi che affrontano le persone con mobilità ridotta;
- Incontri pubblici e iniziative nelle scuole, associazioni, etc., sul tema della mobilità dei disabili.



6 – La cultura della mobilità

6.E.1 – Un metodo per i grandi progetti

Tutti i progetti potenzialmente generatori o attrattori di traffico o suscettibili di produrre conseguenze significative e permanenti sulla domanda di mobilità dovranno prevedere le opere infrastrutturali e le ristrutturazioni dei servizi di trasporto pubblico idonee a farvi fronte.

Il PUMS metterà a punto **una procedura per affrontare efficacemente le situazioni** che si potrebbero determinare nei prossimi anni a fronte di progetti riguardanti in particolare i distretti di trasformazione.



6 – La cultura della mobilità

6.E.2 – Piani per i progetti speciali

La procedura «grandi progetti» sarà utilizzata in primo luogo per affrontare il tema delle conseguenze trasportistiche e logistiche dei principali progetti già in corso di sviluppo, e sui quali si giocherà buona parte del futuro della città:

- Riconversione del **Waterfront di Levante**;
- **Erzelli**, parco scientifico e tecnologico, polo universitario, ospedale del Ponente;
- Riconversione di **Ponte Parodi** e del **silo Hennebique**.

La corretta definizione delle soluzioni trasportistiche adeguate è cruciale per il successo di queste tre operazioni.

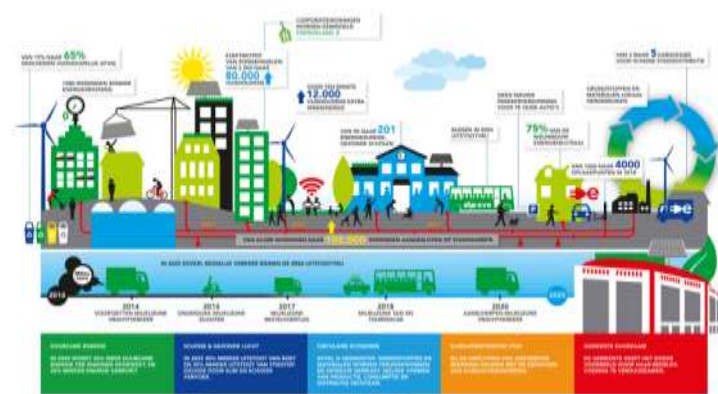


6 – La cultura della mobilità

6.F – Gestire e comunicare il Piano

La **complessità** e numerosità delle azioni previste, l'elevato numero di soggetti amministrativi e politici coinvolti, l'ingente impegno finanziario, i tempi lunghi di realizzazione determinano il **rischio concreto** che il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile rimanga un «**libro dei sogni**» destinato agli archivi dell'amministrazione.

Per scongiurare questo rischio il PUMS stesso postula che contestualmente alla sua approvazione sia individuato e avviato un percorso di «**project management**» dell'intero Piano, nel quale siano individuate le responsabilità specifiche delle singole azioni, il cronoprogramma, le modalità e gli indicatori per la valutazione dello stato di avanzamento delle singole azioni e del Piano nel suo complesso.

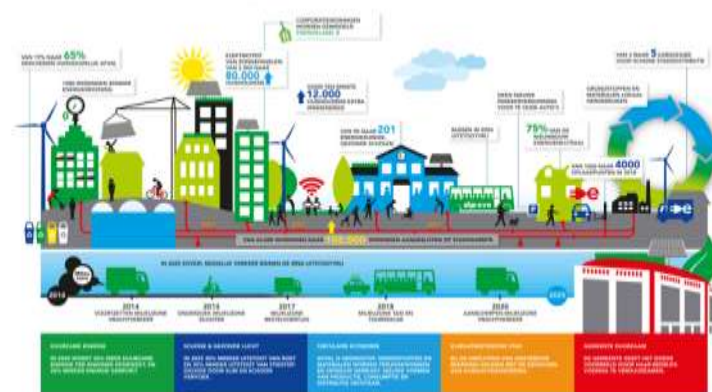


6 – La cultura della mobilità

6.F.1 – Il Segretariato del Piano

Evitando di costituire ulteriori livelli decisionali e amministrativi che si sovrapporrebbero a quelli esistenti accrescendo l'entropia e le difficoltà di coordinamento, il PUMS propone che sia costituito un **Segretariato del Piano**, che riporta direttamente al sindaco (e sindaco metropolitano) e agli assessori competenti, incaricato di:

- Individuare **soggetti responsabili** e coinvolti per ciascun asse, area, e azione oggetto del Piano;
- Redigere il **cronoprogramma** dei compiti riferiti a ciascuna azione del Piano e dei relativi responsabili;
- Predisporre un **quadro di indicatori** per la valutazione dello stato di **avanzamento** dell'attuazione;
- **Riportare trimestralmente** al sindaco e agli assessori sullo stato di avanzamento, le difficoltà incontrate, gli scostamenti dal cronoprogramma.



6 – La cultura della mobilità

6.F.2 – Comunicare il Piano: Lab & Website

Un'efficace comunicazione ai cittadini degli **obiettivi** del Piano, dei **risultati conseguiti** e di quelli **attesi** e dei **tempi** di realizzazione – inclusi gli eventuali **ritardi** e le loro cause – degli **strumenti** impiegati, del **fabbisogno finanziario** e della sua **copertura** è elemento cruciale per l'accettazione e il supporto da parte dei cittadini stessi e per promuovere la “mobilità consapevole”.

Il Piano e i suoi avanzamenti dovranno essere oggetto di una **comunicazione continua e trasparente**, che si avvrà sia degli strumenti telematici che di occasioni di interlocuzione e di dibattito con i cittadini e gli stakeholders.

Per questi fini il Segretariato del Piano, il Comune e la Città Metropolitana attiveranno un Laboratorio e un sito web, oltre a periodiche occasioni di incontro e dibattito pubblico.

