

INTRODUZIONE

Genova, come tutte le altre grandi e medie città, si trova quotidianamente a convivere con uno dei maggiori problemi che affliggono la vita dei cittadini: il traffico. Congestione stradale, inquinamento ambientale, costi elevati (diretti e indiretti) per i trasporti sono elementi ormai generalizzati in tutte le aree urbane.

Di fronte a questa situazione l'unica soluzione possibile è, per noi DS, quella di sviluppare politiche che privilegiano e favoriscono un maggior uso del trasporto pubblico attraverso il miglioramento e il potenziamento del servizio, sia in termini qualitativi che quantitativi. Un trasporto pubblico, dunque, in grado di offrire risposte capaci ed efficaci alle esigenze di mobilità dei cittadini. A rendere non facile questa soluzione va considerato il fatto che nel nostro Paese il trasporto pubblico, sia locale che per ferrovia, è sempre stato tenuto ai margini delle scelte politiche dei governi che, viceversa, hanno privilegiato il trasporto individuale su gomma; destinando al trasporto pubblico scarsi investimenti.

È solo a partire dal 1996, con i Governi di Centro-Sinistra, che i problemi del trasporto pubblico sono diventati prioritari e, al trasporto pubblico, è stato assegnato un ruolo primario per la mobilità delle persone nelle aree urbane.

Per affermare queste scelte i Governi di Centro-Sinistra hanno:

- Avviato importanti provvedimenti per il risanamento finanziario e per la riqualificazione delle Aziende di pubblico trasporto (per l'AMT ciò ha significato un finanziamento di quasi 280 miliardi per ripianare i deficit dal 1987 al 1996);
- Stanziato notevoli risorse finanziarie per il rilancio e la qualificazione del trasporto pubblico;
- Avviato la riforma del trasporto pubblico locale, rivendicata per molti anni dai Sindacati di categoria e dai partiti della sinistra.

Con la riforma si è dato inizio al superamento delle frammentazioni delle competenze esistenti nel trasporto pubblico locale e sono state demandate alle Regioni tutte le funzioni e tutti i compiti in materia di trasporto pubblico locale, finanziamenti inclusi. La riforma ha aperto il trasporto pubblico alla concorrenza, con il superamento del sistema di affidamento diretto e il passaggio al metodo dell'affidamento obbligatorio tramite gara europea; scelta che non può che giovare alla qualità del trasporto pubblico e alle giuste esigenze degli utenti.

Nella nostra Città, dal 1993 ad oggi, le amministrazioni di Centro-Sinistra, grazie anche a consistenti finanziamenti statali, regionali e comunali, hanno avviato una serie di importanti provvedimenti per rilanciare e potenziare il ruolo del trasporto pubblico, realizzare nuove infrastrutture trasportistiche, migliorare la viabilità e il traffico cittadino, e così via.

Con questa pubblicazione è intenzione del Gruppo Consiliare dei DS far conoscere ai cittadini quali sono i problemi che il trasporto pubblico della nostra città ha di fronte, qual'è la qualità e la quantità dei provvedimenti adottati, e quali sono, anche se in modo parziale, gli altri provvedimenti in via di realizzazione o di progettazione sui quali è impegnata l'amministrazione comunale.

Insieme alle schede sul trasporto pubblico e sull'AMT, pubblichiamo anche alcune schede sulle infrastrutture viarie e ferroviarie che interessano direttamente la nostra città e che, una volta realizzate, potranno contribuire in modo significativo a migliorare la mobilità urbana e la stessa qualità della vita di tutti i genovesi.

Giuseppe Morabito

Consigliere Comunale D.S.

Responsabile Trasporti e Mobilità

SOMMARIO

IL TRASPORTO PUBBLICO A GENOVA

- LEGGI CHE REGOLAMENTANO IL TPL
- L'AUTORITA' PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
- L'AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI
- CONTI ECONOMICI DELL'AMT
- INVESTIMENTI FATTI DALL'AMT
- INDICATORI DI EFFICIENZA DEL SERVIZIO PRODOTTO
- NOTE SUL FINANZIAMENTO DEL TPL
- CONTRIBUTI REGIONALI PER IL TPL
- PARCO VEICOLI DELL'AMT
- NUOVI INVESTIMENTI PER IL PARCO VEICOLI
- AUTOBUS
- AUTOBUS IBRIDI
- AUTOBUS ELETTRICI
- FILOBUS
- TARIFFE DEI BIGLIETTI E ABBONAMENTI IN ALCUNE CITTÀ
- LA RETE EXTRA-URBANA
- IMPIANTI DI RISALITA
- SERVIZI INTEGRATIVI NELEL ZONE COLLINARI
- TRASPORTO PUBBLICO VIA MARE
- SERVIZIO BUS A CHIAMATA
- AMPLIAMENTO DELLA RETE FILOVIARIA
- INTEGRAZIONE FS/AMT
- INCENTIVI PER IL TPL
- INFORMAZIONI ALL'UTENZA
- SISTEMA INTEGRATO DI MONITORAGGIO
- IL PIANO URBANO DEL TRAFFICO
- ASSE ATTREZZATO IN CORSO EUROPA
- METROPOLITANA DI GENOVA
- METROPOLITANA IN VALBISAGNO
- SERVIZIO TAXI

I PARCHEGGI

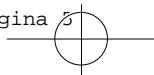
- PARCHEGGI DISPONIBILI
- PARCHEGGI PROGRAMMATI
- PARCHEGGI IN FASE DI PIANIFICAZIONE
- PARCHEGGI DELIBERATI
- PARCHEGGI "DAI DA TE" SU AREE COMUNALI

LE INFRASTRUTTURE VIARIE

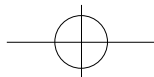
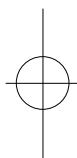
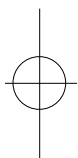
- TUNNEL SOTTO IL PORTO
- LUNGOMARE CANEPA
- NODO DI SAN BENIGNO
- RACCORDO SUL POLCEVERA
- ASSE VIARIO IN VALPOLCEVERA
- STRADA A MARE DEL PONENTE
- STRADA SUL BISAGNO
- BRETELLA AUTOSTRADALE

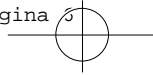
LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

- PROTOCOLLO D'INTESA SUL NODO DI GENOVA
- SPOSTAMENTO A MARE DELLA LINEA FERROVIARIA A PRÀ
- METROPOLITANA FERROVIARIA
- NUOVE STAZIONI E FERMATE FERROVIARIE
- TRATTA VOLTRI-PEGLI
- TRATTA TORRENTE BRANEGA-PEGLI
- LE STAZIONI DI PONENTE
- SAMPIERDARENA E CAMPASSO
- FERMATE A S. QUIRICO E S. BENIGNO
- TRATTA PRINCIPE-BRIGNOLE-TERRALBA
- TERZO VALICO FERROVIARIO



IL TRASPORTO PUBBLICO GENOVESE E I PARCHEGGI





IL TRASPORTO PUBBLICO GENOVESE

LEGGI CHE REGOLAMENTANO IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Il decreto legislativo n. 422 del 19/11/1997 (decreto Burlando) conferisce alle Regioni e agli Enti Locali tutte le funzioni e tutti i compiti in materia di trasporto pubblico locale, e demanda alle Regioni e agli Enti Locali (3° comma dell'art. 18) l'attuazione della trasformazione delle Aziende Speciali in Società per Azioni.

L'art. 16 del D.Lgs 422, così come l'art 4 della L.R. n. 31, stabilisce che: "i servizi minimi, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini e i cui costi sono a carico del bilancio delle regioni, sono definiti tenendo conto:

- a) Dell'integrazione tra le reti di trasporto;
- b) Del pendolarismo scolastico,
- c) Della fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali;
- d) Delle esigenze di riduzione della congestione e dell'inquinamento".

La legge regionale n. 31 del 9/9/1998 della Regione Liguria disciplina e detta le norme in materia di trasporto pubblico locale (bacini di traffico, servizi minimi, contratti di servizio, tariffe, ecc.). L'art. 18 tratta del Fondo Regionale Trasporti nei seguenti punti:

- a) Le risorse finanziarie relative all'espletamento delle funzioni amministrative di cui al D.Lgs 422/1997, trasferite dallo Stato, confluiscono annualmente in un apposito capitolo dell'entrata del bilancio regionale.
- b) Il Fondo Regionale Trasporti Pubblici Locali, oltre che alle risorse di cui al comma 1, è alimentato da risorse proprie regionali ed il suo ammontare è determinato con legge di bilancio.
- c) Nello stanziamento del fondo Regionale Trasporti Pubblici Locali confluiscono le economie di spesa conseguenti all'applicazione dei commi 6 e 7 dell'art. 1 della legge regionale 14 marzo 1996 n. 13 (attuazione della legge 30 maggio 1995 n. 204 recante interventi urgenti in materia di trasporti).
- d) Il Fondo Regionale Trasporti Pubblici Locali fa fronte agli oneri dei corrispettivi determinati nell'ambito dei contratti di servizio e derivanti dai servizi minimi, i cui costi, ai sensi del comma 3 dell'art. 4, sono a carico del bilancio della regione.

La normativa delle leggi di riforma del trasporto pubblico locale (D.Lgs n. 422 e legge Regionale n. 31) si propone di realizzare un progressivo miglioramento della qualità del servizio offerto, attraverso:

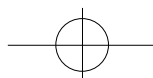
- a) La separazione tra le funzioni di programmazione e regolazione, proprie dell'amministrazione, e le attività di gestione operativa;
- b) La creazione di un mercato aperto alla concorrenza con il superamento del sistema di affidamento diretto e il passaggio al metodo dell'affidamento obbligatorio tramite gara ad evidenza pubblica;
- c) La progressiva trasformazione delle attuali forme di gestione (in particolare per le aziende speciali) in società di capitale.

La legge regionale 31/98 (art. 14) ha delegato ai quattro enti provinciali liguri, nonché al comune di Genova, le funzioni e i compiti in materia di trasporto pubblico locale su gomma, compresi, tra gli altri, lo svolgimento della gara per l'individuazione del soggetto gestore e la stipula del contratto di servizio, oltre all'esercizio dei compiti di controllo sul rispetto degli oneri e degli impegni assunti dallo stesso gestore e di vigilanza, sulla regolarità e sicurezza del servizio, nonché l'applicazione, in caso d'inadempimento, di sanzioni e penalità.

L'AUTORITÀ PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

La trasformazione dell'Azienda Mobilità e Trasporti (AMT) da Azienda Speciale a Società per Azioni pone l'accento sul duplice ruolo che il comune di Genova riveste (per quanto riguarda il servizio di trasporto pubblico locale nell'ambito del territorio comunale) di unico azionista di AMT SpA, attuale gestore, e di titolare del servizio.

Tale compito pone delicati problemi all'amministrazione comunale in quanto la sicura presenza dell'AMT tra i partecipanti alla gara, pur nella riconosciuta correttezza della conduzione delle gare da parte dell'unità organizzativa a ciò dedicata dalla Civica Amministrazione, potrebbe dare



adito a perplessità circa la totale imparzialità di giudizio dell'ente stesso, come si è detto azionista unico dell'AMT e al tempo stesso unico incaricato di effettuare la gara. Senza contare anche le ulteriori implicazioni relative ai compiti successivi di controllo e verifica.

Pertanto la Civica Amministrazione per l'espletamento delle gare ha proposto al Consiglio Comunale l'istituzione dell'autorità per i servizi pubblici – sezione trasporto pubblico locale – che il Consiglio ha approvato il 31/7/2001 (deliberazione n. 103).

L'Autorità sulla base degli indirizzi del consiglio Comunale e nel rispetto delle competenze della Giunta Comunale svolge le seguenti funzioni tecniche:

a) studia e formula osservazioni in merito allo stato della mobilità cittadina, alla definizione di standard tecnici, economici e di qualità del servizio, alla revisione della rete e alla programmazione del servizio (ad esempio frequenze e orari) e li propone al Consiglio comunale;

b) omissis;

c) predisporre il testo dei bandi di gara, del relativo capitolato nonché il testo dei contratti di servizio, ivi precisando i termini tecnici ed economici

(compresi quelli tariffari) del servizio medesimo; per l'espletamento della procedura concorsuale, la commissione di gara sarà costituita dall'Autorità stessa, dal Segretario Generale in qualità di presidente della Commissione stessa e da un dirigente dell'unità organizzativa gare e contratti, che svolgerà anche funzioni di segretario;

d) vigila sullo svolgimento del servizio e propone la modifica delle clausole delle autorizzazioni e dei contratti di servizio al Consiglio Comunale, nonché delle condizioni tecniche di svolgimento dei servizi, ove ciò sia richiesto dall'andamento del mercato o dalle ragionevoli esigenze degli utenti;

e) , f), g), h), i), l) omissis.

Art. 5: L'autorità riferisce ogni semestre al Consiglio Comunale sullo stato del trasporto pubblico locale e sull'attività svolta.

L'AZIENDA MOBILITÀ E TRASPORTI (AMT)

L'Azienda Municipalizzata Trasporti (AMT) per la gestione dei pubblici servizi di trasporto è stata istituita dal Consiglio Comunale il 18/1/1964; assorbendo la precedente UITE, nata nel 1896. A seguito di deliberazione del Consiglio Comunale (deliberazioni consiliari n. 2 del 16/1/1995 e n. 139 del 20/7/1995) di cui all'art. 23 della legge n. 142 del 8/6/1990 L'Azienda Municipalizzata Trasporti è stata trasformata in **Azienda Speciale**; con la nuova denominazione di Azienda Mobilità e Trasporti.

Con la deliberazione n. 12, il Consiglio Comunale ha approvato l'01/2/1999, la trasformazione dell'AMT da Azienda Speciale a **Società per Azioni**, operando così il cambiamento richiesto dal D. Lgs n. 422/1997.

L'AMT gestisce il trasporto pubblico nella nostra città e quello extraurbano in altri 46 comuni del-



IL TRASPORTO PUBBLICO GENOVESE

la provincia di Genova; e rappresenta per la nostra Città un ricco patrimonio di cultura trasportistica e possiede un patrimonio storico e professionale unico tra le aziende di trasporto pubblico del nostro Paese e non solo. Anche se rimangono ancora insoluti alcuni problemi legati al servizio i viaggiatori, in questi ultimi due anni, sono in lieve e costante aumento.

Il nuovo assetto dell'AMT in SpA ha permesso all'azienda di essere un soggetto protagonista dello sviluppo socio-economico della città. L'AMT si riconferma infatti tra le prime cinque aziende italiane per dimensioni del parco mezzi e per volumi finanziari del bilancio, nonché, secondo una recente richiesta di "Altroconsumo", tra le migliori aziende in assoluto per il buon servizio informazioni e relazioni tenuti con il pubblico, e per alcuni altri parametri del servizio svolto.

Nell'Ottobre 2001 l'AMT SpA ha raggiunto il traguardo importante della Certificazione di Qualità secondo le norme ISO 9001, rilasciato da Certiquality.

L'AMT esercisce il suo servizio con i tradizionali autobus su gomma, con i filobus, la metropolitana, i mezzi ibridi ed elettrici, funicolari e ascensori, su un territorio che si sviluppa su una superficie molto ampia che va da Nervi a Voltri, che s'inoltra nelle Vallate del Bisagno e del Polcevera e in vaste zone collinari della città.

Al 31/12/2000 l'organico dell'AMT era di 2.876 dipendenti (3123 nel 1996), operanti oltre che nella sede centrale di via Montaldo, nell'Officina GR "Guglielmetti" e nelle rimesse urbane di Boccadasse, Cornigliano, Gavette (Molassana), Mangini (Foce), Sampierdarena e Staglieno.

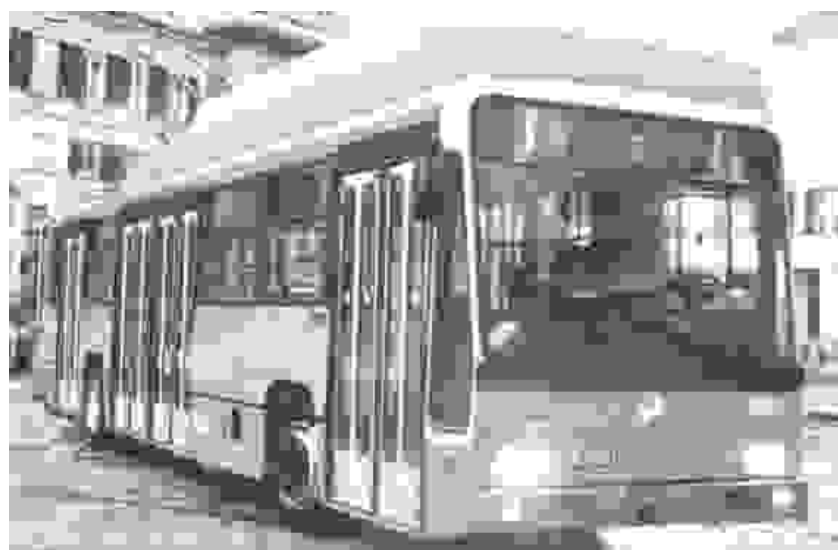
Dipendenti dell'AMT

	1996	1997	1998	1999	2000
	3123	3055	3019	2968	2876
di cui autisti	1914	1905	1884	1823	1835

La rete del servizio urbano si estende su una lunghezza di 910 Km, così ripartito: 897 Km su gomma, 6 su rotaia e 7 su rete filoviaria; ed è servita da 123 linee in esercizio. Al trasporto pubblico sono riservate 23 Km di corsie riservate e 1,7 di corsie cordolate.

Il servizio urbano nel 2000 è stato utilizzato da 439 mila passeggeri al giorno (159,8 milioni nell'arco dell'intero anno) e si è sviluppato su 32,800 milioni di Km., con una velocità commerciale di 15 Km/ora.

Il conto economico dell'AMT si è chiuso nel 2000 con un sostanziale pareggio, mentre quello previsto per il 2001 si chiuderà con un deficit di bilancio di circa 35 miliardi. Quasi un terzo dei ricavi proviene dalla vendita dei biglietti e abbonamenti (30,4) e due terzi da contributi pubblici a copertura del costo del servizio dalla Regione, con i trasferimenti dello stato, (145 miliardi pari al 45,5%) e dal Comune di Genova (64 miliardi pari al 20%). Tra i contributi comunali sono inclusi anche 6 miliardi di costi per "socialità" (biglietti e abbonamenti agevolati per studenti, pensionati e lavoratori a basso reddito, disoccupati, invalidi, disabili, ecc.), che sono a carico del Comune.



CONTI ECONOMICI DELL'AMT (dai Bilanci Consuntivi)

Valori in miliardi di lire

	1996	1997	1998	1999	2000	2001(bdg Apr)
VALORE DELLA PRODUZIONE						
Ricavi da Traffico	102,8	105,5	93,8	96,2	97,1	97,4
Tariffe scontate per socialità (da Comune)	4,8	5,7	5,3	5	5	5
Altri ricavi da produzione	7,6	4,9	5,3	9,3	12,8	12,9
Contributi da Regione (ex FNT)	149,7	147,8	143,3	145,3	145	146,6
Contratto di Servizio (Comune)	0	64,7	63	61	59	57
TOTALE RICAVI	264,9	328,6	310,7	316,8	318,9	318,9
COSTI DELLA PRODUZIONE						
Totale acquisti materiali	29,1	30,4	30	32,6	37,5	
di cui gasoli	18,5	18,8	16,7	18,6	23,3	23,7
Totale spese per servizi e beni terzi	27,8	33,2	42,6	40,4	42,3	
di cui assicurazioni	9,9	12	14,2	9,4	11,5	
Totale spese per il personale	242,5	239,8	224,5	232	225,1	239
di cui accantonamento TFR	13	10,9	14,6	14,8	15,2	
Totale ammortamenti	7,4	9,5	9,7	11,2	13	
Totale oneri diversi di gestione	8,5	7,8	3,5	6	7,8	
di cui imposte e tasse	8	6,8	2,2	0,8	2	
TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE	215,3	320,7	310,3	322,2	325,7	343,8
Differenza Ricavi Costi Produzione	-50,4	7,9	0,4	-5,4	-6,8	-24,9
Proventi finanziari	0	0	0	0,4	1	
Oneri finanziari	-11	-9,7	-3,7	-1,2	-0,8	
Proventi straordinari	12,1	3,7	3,6	3,2	21,9	
Oneri Straordinari	-7,3	-1,9	-0,3	-6	-1,5	
Risultato prima delle imposte	-56,6	0	0	-9	13,8	
Imposte sul reddito dell'esercizio	9,6	13,5	9,5			
RISULTATO FINALE	-56,6	0	0	-18,6	0,3	

INVESTIMENTI FATTI DALL'AMT (in miliardi)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Regione	18	24	9	10	35	18
Comune	13	19	12	8	12	10
Altri finanziatori	6	0	1	5	0	
Autofinanziamento	4	5	5	3	6	12
TOTALE Investimenti	41	48	27	26	53	40

IL TRASPORTO PUBBLICO GENOVESE

INDICATORI DI EFFICIENZA DEL SERVIZIO PRODOTTO

	1996	1997	1998	1999	2000
Posti per Km offerti (milioni)	3324	3366	3418	3449	3478
Passeggeri trasportati (milioni)	144	160,4	152,1	156,4	159,8
Popolazione residente nel comune (migliaia)	805	799	792	786	782
Lunghezza della rete	1677	1684	1773	1793	1794
Posti per Km/passeggeri	23,1	21,9	22,5	22,1	21,8
Posti per Km/popolazione	4129	4213	4316	4388	4448
Offerta media di servizio per ogni residente nel comune di Genova (Km)	45963	47059	47601	48219	48721
Posti per Km/Lunghezza rete (migliaia)	1982	1999	1928	1924	1939
Volume di servizio/Km di rete servita	22063	21971	20869	20636	20624

SERVIZIO SVOLTO DALL'AMT (Rete urbana)

(Media giornaliera)					
vetture in circolazione (invernale feriale)	655	651	638	631	630
Km percorsi (milioni)	32	32,8	32,6	32,6	32,8
Passeggeri trasportati paganti (milioni)	137,9	144,6	154,5	150,4	153,8
Introiti lordi (milioni)	98225	102207	96989	99193	100158
Introiti netti (milioni)	98225	99744	88284	90265	91113

COMPOSIZIONE DEL COSTO PER OGNI PASSEGGERO TRASPORTATO DALL'AMT (intera Rete)

a) Come contributo dallo Stato (ex FNT)	1039,6	921,4	942,1	929	907,4
b) a carico del Comune		403,4	414,2	390	369,2
c) da tariffe (media delle tariffe pagate)	713,9	657,7	616,7	615,1	607,6
d) da Ricavi vari (pubblicità e altre)	52,8	30,5	34,8	59,5	80,1
e) dalle tariffe sociali pagate dal Comune	33,3	35,5	34,8	32	31,3

Ricavo medio lordo per ogni passeggero trasportato dall'AMT sull'intera rete (in lire)

	696,2	665,3	669,5	666,7	658,1
--	-------	-------	-------	-------	-------

Ricavo medio netto per ogni passeggero trasportato dall'AMT sull'intera rete (in lire)

	696,2	649,9	612,3	609,6	601,5
--	-------	-------	-------	-------	-------

Rapporto % fra ricavi da traffico, socialità, ammende e costi

	34,1	34,7	31,9	31,4	31,3
--	------	------	------	------	------

NOTE SUL FINANZIAMENTO DEL TPL

Il finanziamento del trasporto pubblico locale è regolato dalla D.Lgs. 422/97 e dalla L.R. n. 31/98 (vedi nelle pagine precedenti).

I trasferimenti regionali per il trasporto pubblico locale su gomma (ex FNT), per gli esercizi dal 2002 al 2007, alle aziende di pubblico trasporto della Regione Liguria sono pari a 226,8 miliardi all'anno rispetto ai 223 miliardi e 200 milioni erogati per il 2000.

Ciò significa che per l'AMT lo stanziamento per i prossimi sei anni sarà di 147 miliardi circa all'anno (a fronte dei 146,6 miliardi del 2001).

CONTRIBUTI REGIONALI PER IL TPL

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
in Miliardi di lire	149,7	147,8	143,3	145,3	145	146,6	147(?)
Su costi di produzione	47,50%	46,10%	46,20%	45,10%	44,50%	42,60%	
Su costi totali	50,40%	47,80%	46,80%	44,80%	43,00%	41,80%	

Per lo stanziamento dei prossimi anni gli amministratori regionali non hanno voluto tenere conto, nemmeno in vista della gara per l'assegnazione del servizio, delle attuali condizioni del rapporto ricavi/costi dell'AMT i cui costi sono aumentati dall'anno scorso in base:

- Al rinnovo del CCNL (9 miliardi all'anno);
- Al maggior costo del gasolio (5 miliardi all'anno);
- All'IRAP che incide sul costo del lavoro tra i 10 e i 12 miliardi all'anno.

La delibera regionale inoltre non contiene formule d'indicizzazione dei finanziamenti, come d'uso per contratti di lunga durata, scaricando sul solo Comune di Genova i maggiori costi che peseranno nella gestione dell'AMT che, solo per questa voce, ammontano a circa 4 miliardi all'anno.

Inoltre, la delibera non menziona il problema dell'IVA sui corrispettivi, in particolare per la quota che è a carico della Regione stessa (circa il 30% per il 2001 e poi crescente) secondo quanto previsto dalle norme del cosiddetto federalismo fiscale (Dlgs n. 56 del 18/2/2000). E' evidente che ciò lascia indeterminata la definizione di un aspetto economico che per l'AMT ammonta ad oltre 5 miliardi all'anno.

Con tale delibera la Regione non tiene conto nemmeno dei costi maggiori che l'AMT dovrà versare alle FS dal prossimo anno per l'integrazione delle tariffe con le FS (in vigore nella nostra città fin dal 1995) che ammontano a circa 2/3 miliardi all'anno.



IL TRASPORTO PUBBLICO GENOVESE

SITUAZIONE PARCO VEICOLI DELL'AMT (Rete urbana)

al 30 Settembre 2001: N. 875 veicoli di cui

A pianale ribassato	242
Ibridi (Altrobus)	16
Autosnodati	109
Per disabili	5
Filobus	20
Veicoli di metropolitana	8
Veicoli per ferrovia a cremagliera	2
Veicoli per funicolari	4
Impianti di ascensori	9

Dal 1995 al 2001 sono stati acquistati 353 nuovi mezzi, portando così l'età media del parco autobus dell'AMT a 10,4 anni

Sono in corso le gare per acquistare i seguenti altri autobus:

25 da 12 metri
20 da 18 metri
30 da 10 metri

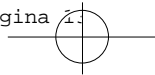
LA RETE EXTRAURBANA dell'AMT serve 46 Comuni situati nell'area litoranea compresa tra Varazze e Recco e l'entroterra.

Le rimesse attualmente attive sono: **Uscio, Masone, Pedemonte, Savignone, Torriglia.**

Il servizio viene svolto su 889 Km; 63 sono le linee di esercizio; 139 i veicoli; 3 milioni i passeggeri trasportati; 4,9 milioni di Km percorsi (servizio di linea); 451 mila di Km percorsi (noleggio).

TARIFE IN LIRE DEI BIGLIETTI E ABBONAMENTI IN ALCUNE CITTÀ (al 26-11-2001)

CITTÀ	TARIFFA	DURATA	BIGL. MULTIPLO	NUM. CORSE	ABB. M. LAVOR	ABB.M. studenti
Genova	1500	90'	26000	20	50000	25/30000
Bologna	1800	60	12000	8	56000	45000
Cagliari	1500	120'	15000	12	45000	30000
Ancona	1300		13000	11	38500	33000
Firenze	1500	60'	5800	4	36000	36000
Milano	1500	75'	14000	10	47667	33000
Torino	1400	70'	14500	10	53000	30000
Napoli	1500	90'			45000	23800
Palermo	1500	60'			40000	25000
Perugia	1200	20'				
Roma	1500	75'			50000	30000



PARCO VEICOLI

Il parco veicoli urbani dell'AMT è composto (al 30/10/2001) da 875 veicoli di cui: 295 a pianale ribassato e senza scalini (pari al 41% della flotta veicoli), 109 autosnodati, 16 ibridi, 20 filobus, 5 per disabili, 8 elettrici, 20 filobus, 8 veicoli di metropolitana, e veicoli per ferrovia a cremagliera, 4 veicoli per funicolari, 9 impianti di ascensori.

Dal 1996 al 2001 sono stati acquistati 353 nuovi mezzi, portando così l'età media del parco autobus da 15 a 10,4 anni.

NUOVI INVESTIMENTI PER IL PARCO VEICOLI

Il Decreto del Ministero dei Trasporti 25/5/2001, in applicazione della legge 18/6/1998, n. 194, stabilisce la ripartizione tra le Regioni di 129 miliardi all'anno per 15 anni per la sostituzione di autobus destinati al trasporto pubblico locale in servizio da oltre 15 anni, nonché all'acquisto di mezzi di trasporto pubblico di persone, a trazione elettrica, da utilizzare all'interno dei centri storici e delle aree pedonali, e ad altri mezzi di trasporto pubblico di persone terrestri e lagunari ed impianti a fune.

La ripartizione ha assegnato alla Regione Liguria 6.464.180.000 lire in conto interessi annui per mutui quindicennali.

Utilizzando tali stanziamenti, l'AMT ha avviato le gare per acquistare i seguenti altri autobus: 25 da 12 mt., 20 da 18 mt., 30 da 10 mt.

AUTOBUS

Il parco autobus dell'AMT ha beneficiato in questi ultimi anni di notevoli investimenti statali, regionali e comunali che hanno permesso all'Azienda di trasporto della nostra città di acquistare, dal 1996 ad oggi, circa 353 autobus nuovi e che hanno fatto diminuire l'anzianità media del parco autobus scesa dai 15 anni di alcuni anni fa agli attuali 10,4.

Con tali acquisti l'AMT ha potuto, tra l'altro, migliorare il servizio offerto all'utenza, ridurre il volume di lavoro e il costo di manutenzione, e limitare l'inquinamento atmosferico e acustico nella nostra città.

A partire dalle prossime settimane il 30% del parco autobus utilizzerà gasolio pulito con significati contributi al disinquinamento ambientale.

AUTOBUS IBRIDI

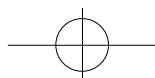
Tali autobus sono stati acquistati con fondi europei nell'ambito dei programmi CEE "Thermie 92" e "Zenith-Urban 96". Attualmente sono in servizio 16 bus e tendono ad aumentare. La loro caratteristica principale è quella di funzionare a trazione mista, elettrica e con motore a gasolio (e quindi a basso tenore di inquinamento). Gli autobus ibridi permettono la sperimentazione di questi nuovi mezzi anche allo scopo di ottemperare alle disposizioni comunitarie e "testare" l'affidabilità del sistema.

AUTOBUS ELETTRICI

La flotta dell'AMT si sta arricchendo di 8 mezzi elettrici in fase di consegna, denominati "Elfo" e classificati ZEV ovvero senza emissione gassose, che saranno utilizzati in alcune zone della città (ospedale S. Martino, centro città, Nervi). "Elfo" è un modello con sistema di trazione elettrica alimentato a batterie e dotato di pianale ribassato: è lungo 7,5 mt. ed ha una capienza di 40 posti.

FILOBUS

Allo scopo di abbattere l'inquinamento ambientale ed acustico nella nostra città, che ha raggiunto alti tassi d'inquinamento, il servizio filoviario nella nostra città è stato reintrodotta nel 1997. Il servizio è svolto da 20 veicoli nella tratta Sampierdarena (via di Francia)-Foce (via Riomassa); mentre è previsto un incremento del parco veicolare. La civica amministrazione ha già deliberato il prolungamento fino a Sampierdarena. Per tale prolungamento sono già state avviate le procedure per la realizzazione delle due sottostazioni elettriche e per la realizzazione della



IL TRASPORTO PUBBLICO GENOVESE

linea di alimentazione sul percorso Wtc-Piazza Vittorio Veneto-via Cantore-via di Francia. Il servizio filoviario nel periodo della sua attivazione ha già determinato un notevole ritorno ambientale in termini di risanamento atmosferico e di miglioramento del servizio nelle tratte cittadine attraversate. Il servizio è sospeso dall'agosto 2000 a seguito dei lavori di piazza De Ferrari e dovrebbe essere ripristinato agli inizi del 2002, non appena saranno sistemate le linee aree sulla piazza.

IMPIANTI DI RISALITA

Attualmente due funicolari (Zecca-Righi e S. Anna), una cremagliera (Principe-Granarolo) e nove ascensori (Ponte Monumentale, via Crocco, Castelletto levante e Castelletto ponente, Piazza Manin, via Imperia, via Montello, Mura degli Angeli e villa Scassi) svolgono un importante ruolo nel trasporto passeggeri alle zone collinari e potrebbero essere considerati "alimentatori trasversali" alla Metropolitana ed elementi di raccordo alle zone a monte in sostituzione dei mini-bus.



L'ascensore di Montegalletto in via Balbi sta per essere rinnovato, dopo aver ricevuto la definitiva approvazione del progetto, già finanziato ed appaltato, nel mese di Novembre 2001.

Prioritario intervento in materia è il prolungamento dell'impianto di cremagliera Principe-Granarolo, sul piazzale capolinea del bus 38 e 355 e, nel lato a valle, con il raccordo alla stazione ferroviaria di Principe e con quella della Metropolitana.

Un intervento più ampio per un grande bacino di utenza è quello relativo ad un progetto di funicolare da piazza Annunziata alla zona di Oregina, con numerose fermate intermedie, lungo un percorso di oltre un chilometro e con un dislivello di 250 mt., l'impianto, con caratteristiche simili a quello che sale verso il Righi, comporterebbe un costo molto elevato ma risulterebbe di grande interesse in tema di mobilità della zona.

Per la funicolare Zecca-Righi il Comune (lavori di adeguamento alle normative esistenti: barriere architettoniche) il Comune ha utilizzato un mutuo della C.D.P. un finanziamento proprio di 1 miliardo e 560 milioni.

Per altri impianti di risalita, quale gli ascensori inclinati Bobbio-Burlando e Pinetti-Quezzi, sono in atto le procedure per ottenere dal Ministero competente i relativi finanziamenti per la progettazione di fattibilità.

SERVIZI INTEGRATIVI NELLE ZONE COLLINARI

È in atto dal 1997 in alcune zone collinari della città, dove l'unica possibile soluzione di pubblico trasporto è rappresentata da mezzi di piccolissimo ingombro, un servizio integrativo che, a margine dei servizi scolastici, sono eserciti dai soggetti aggiudicatari di tali sub appalti (tassisti o autonoleggiatori).

Le località servite sono: Vie Spaventa-del Campasso-Fillak; S. Antonino-P.le Resasco; Banchelle-Via delle Gavette; Vie Buonarroto-Brin; Vie Piombelli-Canepari; Vie Mansueto-Zella-Canepari; Via dei Rebuschi-Piazza Pallavicini; Vie Torrazza-Villini Negrone-Prà; Via Modugno-Piazza Ponzichelli; Vie Sapeto-Borgoratti; Vie Copernico-Borgoratti; Vie Monte Fasce-Lanfranco-Piazza Don Canepa; Premanico-Piazza Grosso.

Attualmente sono richiesti o progettati altri servizi integrativi nelle seguenti località: Via Pagano Doria; Via Peschiera, Via Caffaro; Via Monte Rosa-P.le Parenzo; Via Mainoso; Via stazione di S.

Quirico; Via Ottonelli; Via Tecci; Via Trasta-Salita Grilloni; Loc. Monte Timone; Loc. Tuvio; Loc. S. Pietro ai Prati; Via Gneo; Via Calda; Loc. Sambuco; Loc. Bruxinetti; Loc. Chiale; Loc. Canellona; Loc. Voltino; Via dei Giovi; Loc. Brigna; Loc. Campenave; Loc. Soria; Via Stassano; Quartiere Azurro; Via F.lli Canale.

L'attuazione dei nuovi servizi e il potenziamento di quelli già in esercizio sono condizionati dall'erogazione di appositi fondi.

TRASPORTO PUBBLICO VIA MARE

Prenderà avvio nella primavera del 2002 un nuovo servizio urbano via mare da Pegli al Porto antico. Per la realizzazione di questo servizio, che sarà effettuato in via sperimentale, sono in fase di avvio i lavori del primo lotto che riguardano l'attrezzatura del molo di Pegli e la sistemazione di un parcheggio per l'interscambio di 200 posti auto.

SERVIZIO BUS A CHIAMATA

Nella primavera del 2002 è previsto l'avvio di un nuovo servizio "a chiamata" in due zone cittadine, che sarà svolto con piccoli bus da 8 posti (già ordinati) e gestito con un sofisticato sistema informatico (anch'esso già ordinato). Il tutto è stato finanziato all'inizio del 2001 dal Ministero dell'Ambiente.

AMPLIAMENTO DELLA RETE FILOVIARIA IN CENTRO SAMPIERDARENA E VAL BISAGNO

L'ampliamento della rete filoviaria è stato inserito nel progetto più complessivo dell'implementazione della linea filoviaria esistente tra la Foce e San Benigno. Per tale ampliamento, il cui costo ammonta a 60,140 miliardi, il Ministero dei Trasporti, accogliendo la richiesta di finanziamento avanzata dal Comune, ha approvato, il 15 marzo 2001, il progetto presentato e ha destinato per tale opera, attingendoli dai fondi della legge 211/92 ter, 38,084 miliardi.

Ottenuti i finanziamenti statali adesso la Giunta Comunale dovrà provvedere ad avviare le procedure per la realizzazione delle progettazioni esecutive delle nuove tratte filoviarie e per reperire le risorse proprie, che sono pari al 40% dei costi complessivi.

Attualmente sono disponibili circa 7,5 miliardi messi a disposizione dal Comune e circa 1,6 miliardi messi a disposizione dalla Regione. Il resto del finanziamento sarà a carico del Comune che attiverà procedure di finanziamento nei limiti previsti dal piano finanziario degli investimenti vigenti alla data dell'attivazione dei mutui.

La Regione dovrebbe inoltre finanziare l'opera per altri 6 miliardi circa da reperire sui fondi per il rinnovo dei mezzi di trasporto ed eventualmente su incentivi al disinquinamento ambientale.

L'ampliamento prevede:

- L'estensione della linea filoviaria (tipo corso Europa), sulla sponda destra del Bisagno, da Brignole a Staglieno;
- Il collegamento da Brignole a piazza Corvetto (per via Serra) per via Interiano, per l'attraversamento del centro.
- Il prolungamento dell'attuale linea filoviaria da via di Francia per via Buranello, piazza Vittorio Veneto, via Cantore, via Milano.

Il progetto prevede altresì un congruo aumento del parco veicoli.

INTEGRAZIONE FS/AMT

L'integrazione dei servizi e delle tariffe tra l'AMT e le FS, è in vigore nella nostra città dal 1995. Per mantenerlo il Comune dovrà versare alle FS, dal 2002 - per integrazione - 2-3 miliardi di lire in più all'anno.

INCENTIVI PER IL TRASPORTO PUBBLICO

Con proprio provvedimento e allo scopo di incentivare il trasporto pubblico locale la precedente amministrazione di centrosinistra ha annullato nel 1998 le tasse di accesso per gli abbonamenti.

IL TRASPORTO PUBBLICO GENOVESE

INFORMAZIONI ALL'UTENZA

Negli ultimi anni è stata incrementata da parte dell'AMT l'informazione all'utenza! Ogni anno, ad esempio, 250 mila copie dell'orario invernale vengono distribuite nelle cassette postali di tutte le famiglie; 900 fermate su 2200 hanno le paline di nuovo tipo che descrivono percorsi, primi ed ultimi transiti e le frequenze. Tutte le 212 "paline" di capolinea riportano invece gli orari completi delle partenze.

SISTEMA INTEGRATO DI MONITORAGGIO (SIM)

Il sistema di "telerilevamento della posizione dei veicoli" consente la regolarizzazione dei transiti dei mezzi dell'AMT e delle precedenza semaforiche. Quando il servizio entrerà nel pieno delle sue funzioni (attualmente è in fase di sperimentazione) fornirà, in tempo reale, informazioni a bordo dei veicoli e a terra su una sorta di tabelle luminose site nelle fermate degli autobus, e i passeggeri potranno leggere nelle fermate quanto tempo dovranno attendere il loro autobus e saranno segnalati anche, in tempo reale, i passaggi dei mezzi pubblici.

La realizzazione del Sistema di monitoraggio, che comporta la predisposizione iniziale dell'informatica a bordo di circa 400 veicoli, è funzionale anche alla futura introduzione di un sistema automatico di bigliettazione. Il servizio dovrebbe entrare in esercizio definitivamente nel corso del 2002, con molto ritardo rispetto alle previsioni a seguito di difficoltà incontrate dai fornitori (Elsag e Marconi).

L'investimento complessivo della Regione e del Comune è stato di oltre 15 miliardi.

IL PIANO URBANO DEL TRAFFICO

È necessario premettere che nella nostra città sono presenti 371 mila autoveicoli (573 per ogni 1000 abitanti), 80 mila motoveicoli (57 mila sono quelli immatricolati), 35 mila mezzi pesanti.

Lo schema della viabilità risale a metà degli anni '60 quando le condizioni di traffico erano notevolmente diverse.

Solo in una mattinata di un giorno feriali si ha una movimentazione di 141.000 veicoli, con destinazione verso le aree centrali della città.

La scelta di attuare il Piano Urbano del Traffico (PUT) nella nostra città è stata fatta dalla giunta di centrosinistra nel 1996.

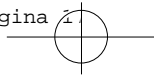
Il PUT si può definire come un insieme coordinato d'interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei veicoli privati e dei mezzi pubblici.

Esso assume "risorse infrastrutturali inalterate" e organizza al meglio l'esistente; esso è quindi, sostanzialmente, un piano di gestione nel breve termine ed è quindi sostanzialmente un piano di gestione.

Gli obiettivi fondamentali che il PUT vuole perseguire sono: il miglioramento delle condizioni di circolazione (pubblica e privata), privilegiare il trasporto pubblico e la connessione tra i diversi modi di trasporto, la sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico e il risparmio energetico.

Il Piano Urbano del Traffico ha preso avvio nell'autunno del 1996 con la trasformazione della circolazione veicolare nel centro cittadino (doppio senso di marcia in via S. Benedetto, doppio senso di marcia in via Balbi per i soli mezzi pubblici, unico senso di marcia - discendente - in via delle Fontane, ecc.).





LA REVISIONE DEL PUT

La prima revisione del PUT dell'area centrale della città di Genova, elaborato dal Comune di Genova in collaborazione con il prof. Bernhard Winkler, urbanista tedesco, punta alla riqualificazione degli spazi urbani attraverso lo smistamento dei grandi flussi veicolari al di fuori del centro urbano. È stata approvata dal Consiglio Comunale il 23 Luglio del 2000.

Prima fase: L'obiettivo della prima fase è quello del riordino della mobilità nell'intera zona centrale (compresa tra Piazza De Ferrari e Piazza Tommaseo, e tra la stazione Brignole e la Foce) e di ridurre il traffico di puro transito dal centro per restituire a via XX Settembre la sua funzione di boulevard commerciale e a piazza De Ferrari il suo ruolo di "piazza cittadina". A questo scopo via XX Settembre ha cambiato senso di marcia per il traffico privato ed è percorsa solo a scendere (direzione Tommaseo), mentre i mezzi pubblici continueranno a percorrerla nei due sensi. L'ingresso al centro è stato trasferito al nodo di via Diaz (Questura) e chi vuole raggiungere il centro da via Barabino dovrà, da qui, percorrere via D'Aste, Galleria Colombo e, a piazza Dante, o seguire via D'Annunzio (direzione mare) o via Fieschi per via XX Settembre o via XII Ottobre. Inoltre i tecnici stanno lavorando per una soluzione che renda accessibile ai soli residenti, ai servizi pubblici e ai vettori delle merci la zona di piazza Fontane Marose, via XXV Aprile e via Roma collegandole al nuovo assetto pedonale di via S. Vincenzo, via Cesarea, De Ferrari, via S. Lorenzo, Caricamento, dando così vita ad un nuovo modo di pensare e di vivere il centro cittadino che favorisce così un più elevato grado di qualità della vita.

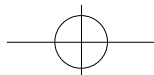
Seconda fase: L'attuazione della seconda fase tende a rendere più fluida la movimentazione del traffico tra collina e mare, cercando di rendere indipendente il traffico della collina rispetto al centro, e tra le stazioni ferroviarie di Principe e Brignole.

Gli interventi riguardano: doppio senso di marcia in via delle Fontane che favorisce in tal modo un più rapido accesso da via A. Gramsci verso la zona di Circonvallazione a monte; divieto di transito ai mezzi privati in piazza Verdi, con la creazione di una grande zona di interscambio tra i mezzi pubblici (treni, autobus, taxi); transito dei mezzi pubblici da piazza De Ferrari; transito dei mezzi privati in senso bi-direzionale (in doppia corsia) in via XII Ottobre (con l'effetto di una mobilità più razionale nel centro della città); doppia corsia in via Thaon Revel, in modo che le auto provenienti dalla Val Bisagno e dal Levante possano inserirsi verso via De Amicis, via Colombo o via Fiume. Il doppio senso di marcia in via Serra (a salire solo per i mezzi pubblici: Brignole-Corvetto) sarà realizzato in una successiva fase.

Con questi provvedimenti il fine del PUT (eliminare dal centro i flussi di puro transito) dovrebbe dirsi concluso. Il riordino della zona di piazza Cavour e di via Gramsci è stato infatti propedeutico all'avvio di questa seconda fase che dovrebbe consentire la migliore utilizzazione delle direttrici esterne di Circonvallazione a mare, Circonvallazione a monte e Sopraelevata.

Terza fase: Il nodo stradale di piazza Cavour è particolarmente congestionato per una eccessiva mobilità in entrata e uscita dalla sopraelevata e dal sottopassaggio, dalle fermate degli autobus, dal mercato del pesce, dai parcheggi, dalle attività industriali e dal porto Antico.

Il nodo di Cavour, che ha già subito un primo intervento migliorativo, sarà trasferito intorno all'edificio del mercato del pesce, mentre la strada principale rimarrà sull'attuale tracciato. Gli interventi previsti dal programma triennale del Comune 2002/2004 prevede di realizzare una rotonda intorno al mercato del pesce e la sistemazione della piazza per un investimento di 675 milioni.



IL TRASPORTO PUBBLICO GENOVESE

ASSE ATTEZZATO IN CORSO EUROPA

La bus via è stata realizzata e ha iniziato a funzionare nel 1998. Tale opera, che si è rivelata tra i più importanti e innovati sistemi per il trasporto pubblico della città, è stata realizzata grazie ad un investimento di 4,8 miliardi finanziati dal Ministero dell'Ambiente e dal Comune.

L'asse attrezzato consiste in una corsia centrale, riservata e protetta per i mezzi di pubblico trasporto che da corso Gastaldi si sviluppa fino a Quarto (incrocio con via Shelley).

La corsia, in direzione Levante, ha inizio da Corso Gastaldi (all'altezza di via Dassori-Ponte di Terralba) con la creazione di una fermata per i mezzi pubblici e con una fermata attrezzata per i passeggeri. Prosegue lungo corso Gastaldi fino alla fermata, sempre attrezzata e protetta, Barrioli (davanti alla casa dello studente) per proseguire, sulla corsia centrale fino alla fermata S.Martino-Ospedale di via Pastore (In viale Benedetto XV è stata realizzata una corsia riservata per i mezzi pubblici in direzione Ospedale che evitano così un percorso più lungo e più lento per raggiungere l'ospedale, come era prima).

La corsia continua fino alla fermata Mosso-Pronto Soccorso da dove inizia (in ambo i sensi di marcia) l'asse protetto ad uso dei mezzi di pubblico trasporto fino alla fermata di Shelley. Le altre fermate, dopo Mosso, sono: Carlini, Isonzo, Swinburne e Shelley. Tutte le fermate sono in corrispondenza dei semafori e sono protette con barriere salva persone. La stessa cosa, a protezione dei passeggeri, è stata fatta sui marciapiedi, in corrispondenza delle fermate.

In direzione centro, dopo l'asse protetto i mezzi pubblici continuano la loro marcia lungo le corsie riservate (strisce gialle e cordoli) preesistenti fino a Brignole.

METROPOLITANA DI GENOVA

La metropolitana genovese, oggi in esercizio nel tratto Brin-Principe, che raccorderà fra loro i principali poli del centro cittadino (Principe-Caricamento-De Ferrari-Brignole) con la Val Polcevera assume, nel progetto di mobilità urbana della nostra Città, grande rilevanza sia per i DS che per la maggioranza che governa la Città.

Obiettivo prioritario di questa amministrazione è il completamento del tratto Principe-Piazza De Ferrari e di quello Brin-Canepari (ex area Filea).

La metropolitana si snoderà successivamente fino a Brignole dove l'attuale stazione ferroviaria dovrà essere ampliata e collegata, con opportuni percorsi pedonali, per un interscambio tra la ferrovia, la metropolitana, la busvia di Corso Europa e la filovia (o bus via) della Valbisagno.

L'intero percorso, da Canepari a Brignole, misurerà una lunghezza di 7,5 Km. passanti quasi interamente in galleria e solo un tratto terminale di Rivarolo (550 mt.) sarà a cielo aperto.

I lavori per la realizzazione della metropolitana genovese sono iniziati nel 1983 (prima per la sola tratta Brin-Galleria Certosa-Di Negro, e successivamente per lotti funzionali e per singole tratte (Di Negro-Principe-Caricamento) in superficie sul rilevato ferroviario. Dopo molte vicissitudini, dovute alla mancanza di finanziamenti e a contenziosi di generi diversi, i lavori sono ripresi, grazie ai finanziamenti statali e a quelli comunali, all'inizio del 1998 e proseguono attualmente in base ad un programma concordato tra l'Amministrazione Comunale e la Società concessionaria: l'Ansaldo.

In base a tale programma è in via di realizzazione la tratta Principe-Caricamento, la cui attivazione è prevista per l'inverno del 2002, e di quella Caricamento-De Ferrari che si prevede di attivare all'inizio del 2004.

Per quanto riguarda la tratta Brin-Canepari, il cui iter procedurale per gli espropri è già stato avviato, si prevede che l'inizio dei lavori avverrà verso l'inizio del 2002 non appena le procedure per le espropriazioni saranno ultimate. L'attivazione di questa tratta avverrà comunque verso la fine del 2003/inizio 2004. Il costo complessivo dei lavori per le tratte Principe-Caricamento-De Ferrari-Brignole e di quella Brin-Canepari è di 752 miliardi, 442 dei quali sono già coperti con finanziamenti statali (legge 211). I 310 miliardi a carico del Comune di Genova sono in buona parte già disponibili (40 miliardi dai fondi Amga e altre decine di miliardi da mutui già accesi), mentre per le restanti parti esistono delle previsioni di spesa di bilancio (programma triennale 2002-2004) fino alla loro completa copertura. Sono completamente finanziati anche gli interventi necessari per le opere aggiuntive alla realizzazione della metropolitana quali quelli per il collegamento tra



la stazione di Principe e la metropolitana, per il deposito delle carrozze (in via Buozzi), e per l'acquisto di altre 10 carrozze, che si aggiungeranno alle attuali 8.

L'impianto della Metropolitana, una volta in funzione su tutta la sua lunghezza, ha una grande potenzialità potendo prevedere, nel tratto centrale delle linee, il trasporto di 24.000 passeggeri all'ora in ogni senso di marcia, con una frequenza di convogli ogni 90 secondi.

Detta potenzialità assicura buone prospettive d'impiego per un futuro progetto cittadino di mobilità urbana basato sul trasporto pubblico in sede propria.

STAZIONE PRINCIPE

La stazione si attesta in corrispondenza dell'incrocio tra via A. Doria e via A. Gramsci e si inserisce in un contesto urbano estremamente ricco e complesso che da sempre rappresenta uno dei principali poli di mobilità della Città.

La stazione Marittima, la stazione ferroviaria, la funicolare di Granarolo, i taxi, il capolinea di alcuni autobus e la stazione ferroviaria di Principe (sotterranea), disposti a corona attorno alla stazione metropolitana, offrono un sistema molto articolato di connessioni a corto, medio e largo raggio. La localizzazione della stazione della metropolitana quindi, non solo si trova al centro del polo intermodale di comunicazione di Principe ma, inserita in un ambito urbano estremamente diversificato, ne raccoglie un vastissimo bacino d'utenza. A monte si trova il quartiere del Lagaccio, a levante confina con il centro storico (Prè, la Commenda, ecc.), a mare ha di fronte la (rinnovata) stazione marittima e a ponente confina con i giardini ed il palazzo del Principe. Tutto questo è inserito in un più vasto programma di riqualificazione che sicuramente arricchirà il carattere di questa parte di Città.

È in via di programmazione la riorganizzazione del sistema di trasporto pubblico, nella zona di piazza Principe, con la realizzazione di una "piastra" intermodale per l'interscambio dei diversi modi di trasporto (FS, metropolitana, autobus con alcuni capilinea, e i taxi) e la realizzazione di parcheggio pubblico di 200 posti circa.

È in fase di studio anche la realizzazione di un collegamento della stazione metropolitana a Principe con la stazione ferroviaria e la cremagliera di Granarolo nell'ambito di un progetto di rac-

IL TRASPORTO PUBBLICO GENOVESE

cordo con le linee ferroviarie urbane e con le zone collinari alle spalle del porto.

INQUADRAMENTO AMBIENTALE DELLA TRATTA PRINCIPE-CARICAMENTO

La tratta Principe-Caricamento si confronta con una situazione ambientale caratterizzata e complessa. Il fronte quasi continuo degli edifici, la Sopraelevata e quanto realizzato sotto la sua proiezione, via Gramsci, il porto, Palazzo Reale, la Commenda e Palazzo San Giorgio riflettono significati e funzioni che generano condizioni radicalmente diverse fra loro.

Sono in fase di attuazione alcuni progetti finalizzati alla riqualificazione di quest'area, ed in particolare:

- Il risanamento del centro storico (Pru/Prusst-Contratti di quartiere: Carmine, Soprani, Giustiniani, Vigne, Piazza delle Erbe, Porta Soprana, ecc...);
- La riorganizzazione urbanistica e viabilistica di via Gramsci e



del sistema del trasporto pubblico urbano;

- La riqualificazione del porto antico intesa come annessione di quest'area alla città (PRU Darsena: Museo del Mare e della Navigazione, Facoltà di economia, ecc. - Ponte Parodi: terminal crociere, centro per il tempo libero e lo sport, ecc...).

Il tracciato previsto per la metropolitana ed il potenziamento delle stazioni non può quindi essere svincolato da un piano più globale della risistemazione, ed in questo contesto la motivazione delle scelte progettuali appare evidente.

Il tracciato in sottosuolo, oltre a garantire la necessaria trasparenza fisica e visiva tra città e porto, permette l'ampliamento della sede viaria di via Gramsci rendendo più concreta l'ipotesi di trasferire in questa sede il traffico veicolare levante-ponente.

STAZIONE DARSENA

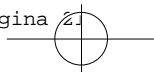
La stazione Darsena, situata in prossimità di Porta dei Vacca, avrà ingressi posizionati sul lato mare e sul lato monte di via A. Gramsci, e un sottopassaggio per i pedoni (lato Porta dei Vacca). La localizzazione della stazione riflette la necessità di servire i due assi preferenziali di penetrazione urbana di quest'area: via delle Fontane che alimenta il bacino di Prè, via Balbi, piazza dell'Annunziata e i nuovi quartieri dell'area portuale.

Darsena si configura quindi come una stazione interrata collegata a ponente con la stazione Principe, posta a 684 mt., e a levante con quella di S.Giorgio, posta a 600 mt. circa.

Il tracciato di questa tratta, con le sue stazioni, insiste sull'arco di via Gramsci che è il luogo di cerniera tra la città storica e l'antistante porto.

La stazione della metropolitana è stata ubicata, oltre che in funzione della distanza dalle stazioni vicine, cercando di ottimizzare l'accesso da e per il tessuto urbano circostante.

Per poter rispondere alle esigenze dell'area d'utenza, sono state previste più uscite: a ponente sul lato mare (con la possibilità futura di realizzare un'ulteriore uscita lato monte), a levante su entrambi i lati, cogliendo l'occasione per risolvere l'esigenza di un sottopasso che colleghi città e porto.



STAZIONE S. GIORGIO

La stazione S. Giorgio, che è collocata in corrispondenza di piazza Raibetta, è realizzata al di sotto del piano di scorrimento del sottovia di Caricamento ed è stata progettata per consentire la visione al pubblico dei ritrovamenti archeologici della banchina del Ponte della Mercanzia.

La localizzazione della stazione riflette la necessità di servire i due assi preferenziali di penetrazione urbana di quest'area: piazza Raibetta dalla quale sono immediate le connessioni con il centro storico tramite piazza Banchi e via S. Lorenzo.

S.Giorgio si configura quindi come una stazione interrata collegata a ponente con la stazione Darsena, posta a 600 mt., e a levante con quella di Sarzano, posta a 720 mt. circa.

La stazione S.Giorgio è inserita, come la stazione Darsena, in un'area di densissima urbanizzazione storica che ospita funzioni di grande rilevanza territoriale.

La stazione sotterranea di linea di S.Giorgio è collegata a fianco dello storico edificio di origine medievale che, "fuoriuscendo" dalla compatta palazzina di Sottoripa, ha sempre ospitato le massime istituzioni rappresentative delle attività marittimo-portuali della città.

Il ruolo storicamente consolidato di Caricamento, come punto privilegiato di interscambio tra l'intera città e le sue aree centrali più antiche, viene riaffermato dalla localizzazione della stazione metropolitana di S.Giorgio.

L'emergenza monumentale di palazzo S.Giorgio fuoriesce dalla massa edilizia della città antica a cavallo tra i due principali assi viari di penetrazione nella stessa costituiti da via Ponte Reale, via Orefici e via S.Lorenzo; per cui la stazione della metropolitana viene a trovarsi nel punto privilegiato di saldatura tra la città e il porto, dove è stata realizzata, in occasione delle celebrazioni del 1992 del cinquecentenario della scoperta dell'America, la zona dell'Expo (Acquario, Bigo, Area congressuale) e più recentemente i Cinema, la Sfera, ecc.

INQUADRAMENTO AMBIENTALE DELLA TRATTA CARICAMENTO-DE FERRARI

La tratta Caricamento-De Ferrari interessa un'area estremamente complessa per aspetti tecnici ed urbanistici: ci si inoltra infatti nel centro della città, arrivando con la stazione di Sarzano nella parte più antica del tessuto urbano.

Se quindi l'esigenza di un tracciato sotterraneo era già stata riscontrata nella tratta Di Negro-S.Giorgio, a maggior ragione tale necessità è sentita qui, dove si interviene in una zona densamente edificata e di forte connotazione ambientale.

La scelta di un tracciato sotterraneo permette inoltre di usufruire delle esistenti gallerie delle Grazie che hanno inizio sotto corso Quadrio e che, passando sotto piazza Sarzano, raggiungono piazza De Ferrari, per proseguire verso Corvetto.

Il percorso tra la stazione S.Giorgio e quella di Sarzano viene in parte realizzato a foro cieco e in parte sfruttando il tracciato delle gallerie sopra citate.

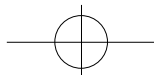
In questo tratto la Metropolitana, partendo da piazza Raibetta, attraversa piazza Cavour e segue corso Quadrio fino all'altezza dell'area che ospitava l'ex caserma dei Vigili del Fuoco. In questa posizione hanno inizio le gallerie delle Grazie che raggiungono piazza Sarzano, dove ha sede la stazione della metropolitana.

STAZIONE SARZANO

Sarzano si configura, per le caratteristiche su descritte, come una stazione interrata che si collega a ponente con la stazione S.Giorgio e a levante con quella di De Ferrari.

Piazza Sarzano è situata sulla sommità di un colle (collina di Castello) che è stato sede di uno dei più antichi insediamenti cittadini: è il punto d'incontro di numerosi percorsi urbani che la collegano sia alla parte moderna della città (collina di Carignano e centro dei Liguri), sia al tessuto urbano storico che la circonda.

Per poter rispondere alle esigenze di un'area di utenza così vasta e diversificata, sono state previste più uscite: dall'atrio della stazione, posto a 20 mt. sotto il piano terra, si può uscire sia in piazza Sarzano, sia in Campo Pisano, sia lungo le mura della Marina, tramite un tunnel che arriva alle pendici della collina di Castello.



IL TRASPORTO PUBBLICO GENOVESE

La risalita in piazza Sarzano, oltre a servire la zona di Carignano e la porzione di centro storico che gravita attorno a stradone S.Agostino, trova una sua forte giustificazione nell'ampio bacino di utenza costituito dalla nuova facoltà di Architettura, ubicata nei pressi.

L'uscita di Campo Pisano, di realizzazione estremamente delicata in quanto situata nei pressi dell'ex mura di cinta della città, oltre a servire la porzione di tessuto urbano alle pendici della collina di Castello, dovrà diventare luogo di accesso preferenziale per il bacino di utenza del centro dei Liguri (uffici della Regione, ecc.).

Questo consentirà di rivitalizzare una serie di percorsi storici dell'antico tessuto urbano, attualmente quasi in disuso, e di ridare vita a una larga parte del centro antico oggi poco frequentata. Il varco nelle Mura della Marina si collega al nuovo parcheggio di corso Quadrio e può quindi essere considerato come un nodo di interscambio tra mezzi privati e mezzi pubblici.

STAZIONE DE FERRARI

Il tracciato rivelatosi ottimale ricalca in parte quello di vecchie infrastrutture comunali e delle FS, queste ultime in parte in disuso.

Passando sotto il centro storico il percorso imbocca l'esistente galleria delle Grazie e, salendo per piazza Sarzano, fino a Piazza De Ferrari, sfrutta il tracciato FS attraversando in sotterranea le zone comprese tra via Ravecca, Stradone S.Agostino, Salita Pollaioli e piazza De Ferrari.

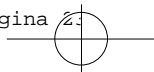
De Ferrari è la stazione che maggiormente s'inoltra nel centro della città la cui piazza è unanimemente considerata il cuore di Genova.

Lo studio delle uscite della Metropolitana (sotto i portici del Palazzo della ex Borsa e davanti all'Accademia) pone problemi di carattere architettonico e funzionale che qui assumono particolare valenza e importanza in quanto ci si confronta con bacini di utenza quali il Carlo Felice, Galleria Mazzini, Palazzo Ducale, via XX Settembre e il Centro Storico.

La stazione De Ferrari è una stazione totalmente sotterranea che si collega a ponente con la stazione Sarzano, distante mt. 612,5, e a levante con quella di Corvetto.

In generale lo studio delle uscite della metropolitana verso piazza De Ferrari è stato guidato da una scelta di fondo: aumentare il bacino di utenza posizionando le uscite al termine delle banchine per allontanare gli ingressi alla metropolitana il più possibile, cercando però di ridurre la lunghezza dei percorsi di accesso.





STAZIONE CORVETTO

La stazione Corvetto sarà collocata in corrispondenza di via SS. Giacomo e Filippo e realizzata al di sotto del parco dell'Acquasola, all'altezza dell'attuale fermata degli autobus.

La localizzazione della stazione riflette la necessità di servire i due assi preferenziali di penetrazione urbana di quest'area: via Roma e piazzale Mazzini e via Assarotti dalla quale sono immediate le connessioni con le zone circostanti.

Il tracciato ricalca in parte quello di vecchie infrastrutture ferroviarie e attraversa in sotterranea le zone comprese tra De Ferrari, via Roma, Galleria Mazzini, Corvetto.

La scelta di utilizzare un manufatto comunale esistente come ingresso alla stazione ha il vantaggio di non modificare l'attuale assetto urbano.

STAZIONE BRIGNOLE

Il percorso della metropolitana a Brignole si ricongiunge, dopo Principe, con il sistema delle FS aumentando la potenzialità di utenza proveniente dal levante. Insieme a Principe Brignole è la stazione con maggiori connessioni intermodali. Il suo bacino d'utenza non si può perciò misurare solo dalla vicinanza con gli insediamenti abitativi.

L'ubicazione della stazione non è stata ancora definita (la prima localizzata era prevista in corrispondenza della confluenza di via De Amicis con piazza Verdi) in quanto la sua realizzazione deve tenere in considerazione sia le nuove infrastrutture da realizzare (la metropolitana e la filovia o bus via per la Valbisagno) che l'ottimale collegamento per l'interscambio con le FS e i trasporti pubblici urbani.

Le uscite della metropolitana saranno posizionate in modo da consentire anche il collegamento, tramite il nuovo sottopasso pedonale, fra la stazione ferroviaria e le aree ad essa adiacenti e via S.Vincenzo.

Come già accennato, questa stazione serve a raccogliere un vastissimo bacino di utenza e con una sistemazione distributiva delle linee bus garantirà un servizio migliore con un evidente alleggerimento del trasporto pubblico su gomma che si inoltra sul centro cittadino.

La stazione Brignole costituisce il più importante nodo di connessione tra il sistema di trasporto ferroviario proveniente da levante e dalla Valbisagno. La chiusura di piazza Verdi al traffico privato infatti permette un ottimale interscambio tra tutti i modi di trasporto che vi confluiscono.

STAZIONE CANEPARI

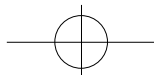
La stazione Canepari, che dista 468 mt. Da quella di Brin, si confronta con una situazione caratterizzata da un tessuto urbano densamente edificato.

Partendo da Brin in sopraelevata il tracciato dei binari si posa gradatamente sul rilevato ferroviario per ridurre drasticamente l'impatto ambientale delle vie di corsa. Questa soluzione ha determinato la riorganizzazione della sede ferroviaria del Campasso, che, con l'inserimento della metropolitana, ha permesso di ripulire parte delle scarpate del rilevato, eliminando una serie di costruzioni precarie.

Arrivando alla stazione Canepari le vie di corsa della metropolitana divaricano con i binari più lontani della sede ferroviaria, che curva e poi riaccosta, per consentire l'inserimento della banchina di stazione, a forma di mezza lente. Questo allargamento è situato tra le vie Dandolo e Piombelli. Queste vie, passando sotto il rilevato ferroviario, collegano veicolamente via Canepari con un'area attrezzata a parcheggio con circa 600 posti auto.

La localizzazione della stazione riflette la necessità di collegare pedonalmente in modo più agevole e sicuro la zona residenziale di via Canepari con le zone adiacenti orientate verso una notevole riqualificazione urbana.

Questo si otterrà con l'allargamento e il corretto orientamento del sottopasso esistente che, con il suo percorso, incrocerà l'ingresso all'atrio di stazione.



IL TRASPORTO PUBBLICO GENOVESE

METROPOLITANA IN VALBISAGNO

A seguito di alcuni progetti sviluppati nel corso degli ultimi decenni dall'AMT (Tramvia, asse attrezzato, people moover, ecc.) è stato sviluppato nel corso del 2000 un progetto preliminare per una nuova linea metropolitana in penetrazione nella Valbisagno. Tale progetto, realizzato da Italfafer, interessa l'intera linea dalla stazione Brignole fino all'altezza del cimitero Monumentale di Staglieno. Il progetto definitivo è stato sviluppato per una prima tratta funzionale dalla stazione Brignole fino all'altezza dello stadio Luigi Ferraris, con due stazioni, la prima all'altezza di Piazza Giusti e la seconda all'altezza di piazza Galileo Ferraris.

Per tale realizzazione, di fronte ad un costo complessivo stimato di 243,65 miliardi, il Ministero dei trasporti, accogliendo la richiesta di finanziamento avanzata dal Comune, ha approvato, il 15 marzo 2001, il progetto per il prolungamento della Metropolitana da Brignole allo Stadio e ha destinato, per tale opera, 146,19 miliardi.

Ottenuti i finanziamenti statali per la prima tratta funzionale (Brignole-Piazza Galileo Ferraris) adesso la Giunta Comunale dovrà provvedere ad avviare le procedure per la realizzazione della progettazione esecutiva e per reperire le risorse di sua competenza che sono pari al 40% dei costi complessivi. Il Comune ha, dal momento dell'approvazione del progetto definitivo (che è stato elaborato da Italfafer) diciotto mesi per realizzare i progetti esecutivi e per l'apertura dei cantieri. Per realizzare la metropolitana della Valbisagno l'amministrazione comunale è alla ricerca di soggetti privati che si impegnano, attraverso un *project financing*, di realizzare l'opera in cambio della gestione.

PROSPETTIVE PER LA METROPOLITANA

A livello di previsioni a più lunga scadenza è stato ipotizzato il prolungamento della linea metropolitana da Di Negro verso Sampierdarena per raggiungere l'area di S.Benigno, via Cantore e piazza Montano in direzione del nuovo insediamento della Fiumara.

La prosecuzione della linea verso Nord, oltre il capolinea di Canepari, presenta problemi tecnici di non facile e rapida soluzione in rapporto all'esigenza di sotto passare la vecchia linea ferroviaria Genova-Milano-Torino.

Disponibile anche su Internet
<http://www.ds.genova.it>

SERVIZIO TAXI

Il servizio di trasporto pubblico a chiamata della nostra città è svolto da 869 taxi che soddisfano la richiesta di trasporto individuale, 24 ore su 24, di circa 18/20 mila persone al giorno con 10.000 corse circa al giorno. La peculiarità del servizio taxi di essere più rapido dei mezzi collettivi, di poter scegliere in modo flessibile il percorso richiesto, di fare un servizio porta a porta, di poter trasportare bagagli ingombranti e di avvalersi di operatori qualificati fa del taxi il mezzo di trasporto pubblico più comodo ed efficiente per i trasferimenti brevi e medi. La loro velocità commerciale media è di 25 Km/h circa.

Il servizio è regolamentato da un apposito Regolamento approvato dal Consiglio Comunale che stabilisce anche l'importo delle tariffe.

L'attuale amministrazione comunale con la sua maggioranza di centro-sinistra ha, in questi ultimi anni, adottato alcuni importanti provvedimenti per migliorare e potenziare il servizio attraverso:

- L'adeguamento del Regolamento che, tra l'altro, rende possibile effettuare il nuovo servizio di taxi collettivo, che dovrebbe partire, con una cinquantina di mezzi che hanno aderito all'iniziativa, entro la fine dell'anno. L'utilizzo del tassmetro multiutente permette al taxi collettivo, oltre che la riduzione del costo per l'utente, la riduzione dell'inquinamento e del traffico cittadino. Per tale servizio (sperimentale) il Ministero dell'Ambiente ha finanziato, l'anno scorso, 250 milioni di lire.
- La riqualificazione del servizio taxi, attraverso la definizione di un sistema diffuso di chiamata ai parcheggi con numero unico, complementare ai sistemi esistenti quale il Radiotaxi. Il progetto, elaborato dal Centro interuniversitario di Ricerca Trasporti con la collaborazione di TIM, si è avvalso del contributo del Coordinamento Sindacale taxi e del Comune di Genova, che ha finanziato, per tale progetto, 50 milioni di lire. Per la sua sperimentazione, sulle prime 100 auto e in 6 posteggi, il progetto si avvarrà di un finanziamento comunale, mentre per la sua completa attuazione il progetto dovrà avvalersi di un finanziamento (già richiesto) di 2 miliardi circa da parte del Ministero dell'Ambiente.

La precedente Giunta regionale di centro-sinistra, allo scopo di riqualificare e migliorare il servizio taxi, ha approvato nel 1999 un ddl per "Interventi regionali per la riqualificazione del servizio di trasporto pubblico a chiamata" con uno stanziamento per il 1999 e il 2000 di 500 milioni.

Per il 2001 e per il 2002 questa legge, nonostante ripetute richieste delle Associazioni dei tassisti, non è stata ancora rifinanziata dalla Regione Liguria.

Anche la richiesta di molti tassisti di poter installare nella propria auto l'impianto a metano può concretizzarsi nei prossimi mesi, non appena l'attuale Governo finanzia un'apposita legge deliberata dal precedente Governo e approvata recentemente dal Consiglio Comunale di Genova.



I PARCHEGGI

PARCHEGGI DISPONIBILI

Il quadro attuale di riferimento individua una offerta di parcheggi posti a corona del Centro così localizzati:

Località	Posti auto
Piazza della Vittoria	1200
Corte Lambruschini	560
City park	270
Autosilos Piccapietra	500
Marina Porto Antico	120
Acquario	700
San Benigno	2000
Genova Parcheggio	2700
Terminal Traghetti	900
Totale	8950

PARCHEGGI PROGRAMMATI

Le iniziative in corso di realizzazione consentiranno di avere un incremento di posti auto, complementare a quelli già esistenti, individuati in:

Località	Posti auto
Calata Rotonda	260
Madre di Dio	800
Albergo dei poveri	300
Via Buozzi	300
PRU	1000
Fronte Mare	1700
P.le Kennedy	4000
Totale	8360

PARCHEGGI IN FASE DI PIANIFICAZIONE

Oltre alle iniziative già citate la Civica Amministrazione sta valutando le potenzialità di ulteriori siti con funzioni di supporto al Centro e la fattibilità di ulteriori interventi in:

Località	Posti auto
Rotonda S. Francesco	800
Acquasola	400
P.za Palermo (Nautico)	250
Totale	1450

PARCHEGGI DELIBERATI

Per i quali è stato avviato l'iter progettuale con la conseguente richiesta al Ministero competente dei finanziamenti necessari in base alle leggi vigenti:

PARCHEGGIO ACQUAVERDE

La realizzazione di un'autorimessa sotterranea in Piazza Acquaverde risponde alle esigenze di interscambio con il trasporto ferroviario, sani le carenze di posti auto del polo alberghiero e riduca quelle della residenza nelle zone adiacenti, mirando conseguentemente ad alleggerire e riordinare la circolazione e la sosta che rendono caotica la piazza, riqualificandone l'impianto e l'immagine architettonica.

La Civica Amministrazione, in collaborazione con Grandi Stazioni SpA, ha maturato l'idea urbanistica di realizzare un doppio impianto, interconnesso pedonalmente attraverso il corpo di stazione sfruttandone le gallerie esistenti al piano dei binari, opportunamente allungate: il primo sotto la stessa Piazza Acquaverde (di capienza di circa 200 posti auto, più altri 30 di superficie oltre alle soste dei mezzi di trasporto pubblico e di servizio), il secondo sotto il fascio dei binari di ricovero della vecchia stazione di "testa" adiacente a piazza Principe (di capienza di circa 200 po-

I PARCHEGGI



sti auto, più 86 posti di superficie); doppio impianto, suddiviso in due lotti funzionali, più appropriato alla fisionomia bifronte che la stazione sta assumendo, con il nuovo accesso da ponente in collegamento con la Metropolitana.

Il contributo chiesto al Ministero competente è di undici miliardi di lire.

PARCHEGGIO DELLA MARINA

Il progetto nasce dalla necessità di rendere compatibile il nuovo collegamento viario di accesso all'ambito portuale, attualmente in fase di realizzazione ad opera dell'Autorità Portuale, con l'autorimessa interrata e le sistemazioni connesse. L'area interessata dall'intervento è compresa tra le antiche Mura della Marina e la viabilità urbana (Corso Quadrio e le vie di raccordo con il Centro).

Gli obiettivi del progetto riguardano: l'individuazione di una zona di sosta per bus turistici da e per l'Acquario, un'area sportivo-ludica, attrezzature sportive miste per età differenziate, la realizzazione di tre livelli di parcheggio.

Il contributo chiesto al Ministero competente è di undici miliardi di lire.

PARCHEGGIO PIAZZALE BENZI

L'autorimessa interrata di Piazzale Benzi sarà realizzata ex-novo quale parcheggio pubblico a servizio del personale e dei visitatori dell'adiacente Ospedale di San Martino e dei contigui Istituti Ospe-

dalieri.

Data la particolare posizione, la realizzazione dell'autorimessa assume notevole importanza ai fini del congestionamento del traffico dell'area, ad oggi interessata da notevoli flussi di veicoli.

Il parcheggio interrato prevede una capacità di parcheggio di 420 posti auto disposti su sei livelli.

È a rotazione e a pagamento automatico.

PARCHEGGIO DI VIA CANEVARI

Nell'ambito della riconversione dell'area ex Amga a parcheggio, verde pubblico e servizi (delimitata dalla Via Canevari, da Viale Varni, da Via Gradisca e dal distacco con la Chiesa dei Diecimila Crocifissi), il progetto prevede: la realizzazione di tre livelli di parcheggio distinti onde consentire una ottimale ripartizione fra posti auto di uso pubblico e box privati, ed edifici accessori destinati alle funzioni ammesse (ad es. singoli esercizi di vicinato, pubblici esercizi, ecc.). È prevista, sulla copertura degli spazi commerciali arredati, la realizzazione di aree ricreative e destinate al gioco (distinte per fasce di età), oltre che di aree destinate a verde pubblico. La copertura

CORSI

della stecca commerciale è prevista arredata per un utilizzo a Dehor di pertinenza di un bar da realizzarsi all'interno della palazzina, futura sede di circolo sportivo e base logistica per la gestione degli impianti adiacenti.

PARCHEGGI "DAI DA TE" SU AREE COMUNALI

AI SENSI DELL'ART. 9, IV COMMA, DELLA LEGGE N. 122/1989 – ANNO 1993

Delle 34 aree pubbliche individuate nel 1993, per le quali era stato emanato un avviso pubblico, solo cinque (Piazza Leonardo da Vinci, Via Sabotino, Piazza Alessi, Corso Solferino e Via Piave) sono giunte alla fase realizzativa, per circa 600 posti auto complessivi.

Per altre 8 iniziative (Piazza Villa, Piazza Bandiera, Via Pozzo, Via Acquarone, Piazza Giò Montagna, Via Voltri/Via Ventimiglia, Salita della Misericordia e Via Sampierdarena), verificata l'improcedibilità, è stata deliberata la decadenza.

Rimangono ancora "in itinere" le altre dodici iniziative che sono in fase di istruttoria diversificata: Piazza Remondini, Via Oberdan, Piazza dei Micone, Mura delle Cappuccine, Via Porrata, Piazza Carignano, Via Montaldo, Via Caveri, Piazza Sopranis, Piazza Merani.

AI SENSI DELL'ART. 7, DELLA L.R. 10/97 – ANNO 2000

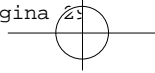
Con i nuovi criteri stabiliti dalla nuova normativa è stato bandito l'avviso pubblico di concessione con il quale sono state messe a bando n. 14 aree. Le offerte presentate sono state per 10 di queste aree, per le quali una Commissione appositamente costituita con ordinanza del Sindaco ha individuato ed ha posto in approvazione da parte della Giunta Comunale i relativi concessionari, che realizzeranno complessivamente circa 800 box/posti auto e 200 posti moto.

Le aree interessate sono: Villa Gentile, Via Casotti, Corso Dogali, Area ex Dufour, Piazza Aprosio, Via Curti/Via Liri, Via Monte Zovetto, Piazzale Mazzini, Via Nizza, Piazza Rapisardi,.

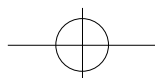
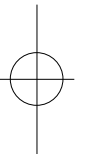
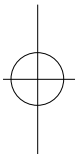
AI SENSI DELL'ART. 7, DELLA L.R. 10/97 – ANNO 2001

Attualmente sono in fase di ultimazione le verifiche di fattibilità per la predisposizione del nuovo avviso pubblico di concessione per la messa a bando delle sottoelencate 13 nuove aree, per le quali si stima una potenzialità equivalente a quella delle suddette aree messe a bando nel 2000: Salita della Provvidenza, Largo Giardino, Passo Barsanti, Giardini Spotorno (ancora in fase di verifica), Via Tortona/Via Toti, Piazzale Ghiglione, Via Coronata (area ex Don Bosco), Mercato Via Ferro, Via Pozzo/Scalinata Borghese, Via Cesare Rossi, Via Tagliamento, Ex Scuola Ragazzi del '99.





LE INFRASTRUTTURE VIARIE E FERROVIARIE



TUNNEL SOTTO IL PORTO

Il Consiglio Comunale ha approvato nel giugno scorso la delibera per la realizzazione di un tunnel sotto il porto di Genova. Tale scelta è stata fatta tra le diverse opzioni approfondite dagli studi di fattibilità del raggruppamento d'impresе (ponte sul porto, tunnel sotto il porto, galleria nell'entroterra), che in base ad una gara internazionale si era aggiudicato l'incarico di realizzare lo studio di fattibilità per un sistema di attraversamento veloce della città.

La scelta del tunnel è stata fatta dalla maggioranza del Consiglio Comunale, oltre che per i motivi affrontati in premessa alla delibera (sopperire al crescente traffico cittadino, croniche carenze strutturali della "sopraelevata", ecc...), perché il tunnel è più congruo alle esigenze di impatto ambientale e di valorizzazione del patrimonio storico, culturale e urbanistico di Genova. "Il ponte avrebbe avuto un impatto estetico inaccettabile" ha commentato il Sindaco Giuseppe Pericu. "Dovrebbe avere una campata di settanta metri e scendendo verso la sede stradale sarebbe eccessivamente alto con un impatto visivo e urbanistico che distruggerebbe la zona di Caricamento".

Allo scopo di sopperire ai necessari fondi per realizzare la progettazione preliminare del tunnel nel giugno scorso è stata presentata in Regione la richiesta per i finanziamenti pubblici. La notizia che il Cipe ha

deciso di mettere a disposizione del Comune di Genova 8,6 miliardi per la progettazione preliminare del tunnel rappresenta così un primo passo importante per tale realizzazione. Con i fondi del progetto sarà



possibile anche realizzare i sondaggi geologici del fondale del porto (necessari per valutare con precisione i costi dell'opera) e progettare i relativi collegamenti, a partire da quello col casello autostradale di Sampierdarena.

Per procedere con maggiore forza su questa scelta il Sindaco ha dato inizio, nell'ottobre 2001, alle procedure per la costituzione di una società mista (tra il Comune di Genova, l'Autorità Portuale, la cassa Depositi e Prestiti e probabilmente la Regione) che avrà il compito di realizzare il progetto, valutare le proposte di partecipazione di soggetti privati e di reperire finanziamenti pubblici per realizzare questa opera.

C'è da ricordare anche che il 29 giugno scorso è stata presentata, da parte di una cordata internazionale, un'offerta per realizzare l'opera con il metodo del project financing, in cambio di una concessione di ventidue anni.

LUNGOMARE CANEPA

Uno degli interventi più significativi per la viabilità urbana genovese è quello di Lungomare Canepa, che sarà collegato con le strade del Polcevera e con l'ipotizzata nuova Strada a Mare del Ponente. La strada che sarà portata a sei corsie, sarà trasformata, ampliata e velocizzata dall'imbocco della Sopraelevata al torrente Polcevera.

Per la sua realizzazione sono necessari circa 140 miliardi, mentre attualmente sono disponibili 90 (stanziati dal Cipe). L'inizio dei lavori è previsto per il 2002 e la fine degli stessi entro il 2005.

Questo intervento si completa con altri due progetti:

- Il primo riguarda l'adeguamento dello svincolo di San Benigno, che dovrà prevedere l'accesso al tunnel o al ponte sul porto;
- Il secondo, il tratto della ipotizzata (fa parte dell'Accordo di Programma per l'Acciaierie di Cornigliano) Strada a Mare che collegherà Lungomare Canepa al casello autostradale di Cornigliano e alla zona dell'aeroporto.

NODO DI SAN BENIGNO

Tutto il traffico attorno all'elicoidale di Sampierdarena sarà rivoluzionato e messo in diversa relazione con la viabilità portuale.

Il progetto relativo è in fase di elaborazione preliminare, che è pressoché ultimata. Successivamente si passerà ad un primo esame in Conferenza dei Servizi per poi eseguire lo studio esecutivo. I tempi di attuazione non sono ancora definiti.



RACCORDO SUL POLCEVERA

Il Ministero dei LL.PP. ha autorizzato l'Anas a progettare il raccordo che sorgerà sopra la foce del Polcevera nell'area compresa tra il Ponte Pieragostini e lungomare Canepa. Tale raccordo metterà in relazione fra loro lungomare Canepa con le due strade di sponda del Polcevera, con l'Aurelia e (se l'accordo di programma sulle acciaierie sarà applicato) con l'area siderurgica destinata ad accogliere la nuova strada a mare.

Quando questo sistema di svincoli sarà realizzato consentirà di liberare dal traffico di transito l'asse viario che attraversa Sampierdarena (via Cantore, via Buranello, via Rolando), Campasso (via Fillak) e Rivarolo (via Canepari), con un notevole giovamento del traffico locale e dell'inquinamento atmosferico di queste località.

ASSE VIARIO IN VALPOLCEVERA

L'Amministrazione comunale ha realizzato, a partire dal 1980, il primo tratto dell'asse viario che scende da Pontedecimo, lungo le sponde del torrente Polcevera, fino a Cornigliano e Sampierdarena (ponte Pieragostini). Il suo completamento (nella tratta Trasta-Campi) è tutto finanziato (20 miliardi) e i lavori saranno appaltati entro l'anno.

Per i raccordi di Bolzaneto (autostrada-Mercato ortofrutticolo- asse viario-raccordi verso i comuni confinanti di Ceranesi, Campomorone, S.Olcese e Serra Riccò) è prossima la definizione per la copertura finanziaria del 1° lotto (per 50 miliardi di lire) e, per il 2° lotto (per circa 20 miliardi di lire), dovranno essere reperiti i finanziamenti entro il 2003.

Il nuovo asse viario è in grado di smaltire un notevole afflusso di traffico pesante, con un collegamento diretto fra l'area portuale di S.Benigno (attraverso il nuovo lungomare Canepa) e l'autostrada per Milano, oltre che assorbire il traffico locale della Vallata.

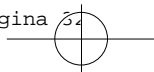
Il secondo tratto (Ponte Pieragostini-Pontedecimo, con le diverse diramazioni viarie) è aperto al traffico da tempo.

STRADA A MARE DEL PONENTE

(Opera legata all'applicazione dell'Accordo di Programma delle Acciaierie di Cornigliano)

L'ipotesi che assume grande rilievo per la futura soluzione della viabilità del Ponente genovese è quella della creazione di una direttrice Sopraelevata-Porto-S.Benigno-Lungomare Canepa-Asse viario della Valpolcevera-Acciaierie-Aeroporto-Multedo con ulteriore prosecuzione verso Ponente, con caratteristiche differenti, per collegarsi col tratto più antico dell'autostrada Genova-Savona.

La strada, che dal torrente Polcevera, correndo quasi parallela alla linea ferroviaria (lato mare), raggiungerà, nel primo lotto, l'area aeroportuale all'altezza dello svincolo che sale al casello autostradale.



LE INFRASTRUTTURE VIARIE

Attraverso questo svincolo sarà possibile collegarsi alla viabilità ordinaria (via Siffredi) e alla nuova strada via Siffredi-via Buccari-via Puccini.

La strada, così ipotizzata, si basa sull'accordo di programma sulle acciaierie così come è stato firmato, e consente di realizzare un tracciato lungo il litorale di ponente, dove l'evidente carenza dell'attuale viabilità ordinaria fa assumere carattere d'urgenza alla realizzazione di un sistema sostitutivo.

La progettazione è particolarmente ardua vista la presenza, sull'area interessata, di impianti siderurgici, utenze varie, acquedotti, gasdotti e altro ancora. Resta poi l'irrisolto problema dell'applicazione integrale dell'accordo di programma, che non rende praticabile la progettazione esecutiva dell'opera.

Il progetto, che prevede una spesa di circa 500 miliardi, contempla tre diverse fasi d'intervento che presentano le seguenti caratteristiche:

- La 1^a fase coincide con la strada a mare di Cornigliano, marginale all'area siderurgica, da lungomare Canepa, (passando sul torrente Polcevera-raccordo di ponte Pieragostini), alla rotatoria dell'aeroporto, raccordata con la viabilità ordinaria mediante un innesto in via Siffredi, e con lo svincolo autostradale di Cornigliano. L'asse principale della via a doppia carreggiata con quattro corsie è lungo circa 1.900 metri e si sviluppa in parte sottopasso ed in parte a raso.
 - La 2^a fase prevede il proseguimento della viabilità suddetta fino a Multedo, con caratteristiche simili a quelle del primo lotto, per una lunghezza di circa 2.400 metri. In questo lotto è prevista la costruzione di due sottopassaggi per il superamento della viabilità di accesso all'aeroporto, dall'area dei cantieri, ed un raccordo con l'Aurelia e con la viabilità a monte.
 - La 3^a fase è quella relativa allo sfruttamento della carreggiata a mare dell'autostrada, che creerebbe una via parallela alla costa, di circa 2.220 metri, più lenta e capillare nel servizio, con raccordi frequenti per il traffico proveniente dagli insediamenti collinari di Pegli, Prà e Palmaro.
- Le tre fasi, in complesso, comportano tempi di realizzazione di cinque anni, ma l'esecuzione per lotti funzionali può presentare i primi vantaggi alla viabilità in tempi più brevi.

Lungo il percorso previsto per l'intera via si incontrano: il centro direzionale di S.Benigno, il distretto elettronico di Sestri, l'aeroporto, numerose attività ed aree produttive, il centro direzionale Ansaldo, il nuovo insediamento di Fiumara, l'affaccio a mare, ed il porticciolo di Sestri.

L'attuazione di detta viabilità potrebbe convogliare il flusso di attraversamento all'esterno degli abitati di Sampierdarena, Cornigliano, Sestri, Multedo, Pegli e Prà, evitando finalmente situazioni di attraversamento promiscuo abnormi (via Buranello, via Cornigliano, via Puccini, ecc.) e restituendo alle esigenze dei quartieri buona parte dell'esistente sistema viario.

La progressiva infrastrutturazione della costa è imprescindibile ed assolutamente prioritaria, considerata anche la sua connessione con la Valpolcevera.

L'Anas, che dovrebbe progettare e costruire la via a mare in quanto strada statale, sta procedendo, in collaborazione con l'Università di Genova, all'analisi di flussi di traffico dentro lo snodo di Genova, per verificare il beneficio indotto dalla nuova strada sul traffico autostradale.

STRADA SUL BISAGNO

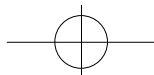
Il completamento della viabilità della Valbisagno a Struppa è integralmente finanziato per circa 40 miliardi di lire e i lavori, essendo già appaltati, inizieranno nei primi mesi del 2002.

BRETELLA AUTOSTRADALE

La richiesta di potenziare il sistema viario della nostra città, a partire da quello autostradale, prende avvio negli anni ottanta. È proprio in quelli anni che viene redatto un progetto di "Bretella Voltri-Rivarolo", in più versioni, che però, avendo un pesantissimo impatto urbano ed ambientale, non ottenne l'approvazione del Comune di Genova.

Sulla necessità di potenziare il nodo autostradale di Genova, che ha una valenza essenziale per la mobilità delle persone e delle merci, c'è una condivisione pressoché unanime da parte delle forze politiche, sociali e produttive della nostra città anche perché:

- Il trend positivo del porto di Genova richiede un significativo e urgente adeguamento, oltre che delle infrastrutture ferroviarie, anche di quelle autostradali;



- Il sistema autostradale del nodo di Genova risulta congestionato dalla presenza del grande traffico pesante di attraversamento che si unisce a quello locale;
- Le tratte autostradali che attraversano la nostra città scorrono in gran parte nei centri abitati e causano pesanti effetti sull'ambiente urbano anche in termini di inquinamento atmosferico e acustico;
- Le autostrade genovesi presentano grossi problemi di funzionalità anche a causa dei pendii, delle eccessive tortuosità e della mancanza, in gran parte delle stesse, della 3^a corsia di emergenza;

Il CIPE, su sollecitazione della Giunta Regionale, nel 1997 ha definito gli "indirizzi" per la progettazione degli interventi di adeguamento della viabilità autostradale nell'area metropolitana genovese, e nel 1998, ha assegnato 8 miliardi per la progettazione preliminare della riorganizzazione e il potenziamento della rete autostradale sul nodo di Genova (6 miliardi) e per il collegamento con il casello autostradale di Genova-aeroporto (2 miliardi).

la Provincia di Genova ha adottato anche uno schema preliminare (fatto dopo due anni di incontri tecnici fra la Regione Liguria, la Provincia di Genova, il Comune di Genova, l'Anas e la Società Autostrade) di PTC in cui sono presenti ipotesi alternative di corridoio per la soluzione del nodo autostradale di Genova in congruenza con gli indirizzi regionali.

La Giunta regionale ligure che il 4 agosto 2000 ha approvato lo schema di "viabilità autostradale nel nodo di interconnessione di Genova: indirizzi per la progettazione delle infrastrutture necessarie ad adeguare la capacità, la sicurezza e la fluidità di traffico" successivamente tramite l'assessore regionale ai Trasporti che il vice presidente della Regione ha espresso l'orientamento di abbandonare l'ipotesi di tracciato della "Bretella" (Voltri-Serra Riccò-Busalla-Casella-Prato-Fontanabuona), e a procedere con un tracciato della "bretella" "più vicino alla costa" e comunque sul territorio del Comune di Genova.

Il precedente ministero dei Lavori pubblici aveva istituito una Commissione per lo Studio del Nodo autostradale ligure per studiare le diverse ipotesi di tracciato e arrivare poi alla stesura dei progetti.

La "commissione", con l'apporto del Comune, della Provincia e della Regione, avrebbe dovuto scegliere il tracciato del passante in base alle quattro ipotesi che la precedente amministrazione regionale aveva delineato, e valutare successivamente i tempi e i costi della sua realizzazione.

Il nuovo Piano Generale dei Trasporti ha incluso nel sistema SNIT il riassetto del nodo autostradale di Genova, e il Governo di centro-sinistra ha inserito il nodo autostradale di Genova tra gli interventi infrastrutturali di interesse strategico nazionale, riconoscendo con ciò l'alto congestionamento del sistema autostradale e di connessione tra le autostrade A26, A10, A12 e A7.

Attualmente sia gli amministratori regionali che il Ministro delle infrastrutture dichiarano di voler realizzare questa infrastruttura, senza però prendere impegni precisi né sul tracciato da seguire, né sul modo di finanziare gli interventi. Al di là di generiche affermazioni di opere da realizzare attraverso il progetto di finanza e la "Legge Obiettivo" nulla di concreto viene detto o scritto. La stessa legge finanziaria 2002, al momento, non contiene indicazioni sul reperimento delle risorse necessarie per la progettazione e per la realizzazione dell'opera.



LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

PROTOCOLLO D'INTESA SUL NODO DI GENOVA: I PRIMI INTERVENTI

A seguito della firma del protocollo d'accordo del 6 maggio 1996, tra il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, la Regione Liguria, il Comune di Genova, le Ferrovie dello Stato S.p.A. e la Trenno Alta Velocità S.p.A., per la **definizione del nuovo assetto dei trasporti ferroviari nel nodo di Genova** (definizione dell'assetto infrastrutturale del nodo ferroviario di Genova; recupero e valorizzazione delle aree ferroviarie dismesse; integrazione dei servizi e delle tariffe dei trasporti regionali e locali su ferro e su rotaia) è stato firmato il 22/10/99 tra gli Enti locali e il Presidente del Consiglio dei ministri Massimo D'Alema un **Protocollo d'intesa sul riordino degli impianti di collegamento con il porto "storico" di Genova.**

A seguito di incontri tecnici ed operativi, succedutesi in questi ultimi due anni, fra il comune di Genova e le FS, con il supporto della Regione, il protocollo ha incominciato a produrre i primi risultati che, di seguito, vengono elencate.

Il progetto complessivo del riassetto del nodo di Genova richiede investimenti per oltre 1.000 miliardi, 200 dei quali sono già disponibili. Altri 700 miliardi di lire sono previsti nel contratto di programma 2001/2005 tra il Ministero dei Trasporti e la FS SpA.

Il finanziamento disponibile è ritenuto, in linea di massima, sufficiente per realizzare le opere previste, ad eccezione delle opere definitive per l'area di Terralba e per il quadruplicamento della linea ferroviaria fra Terralba e Pieve Ligure.

Gli interventi previsti possono essere attivati entro il 2002, per cui si può pronosticare che i lavori, seguendo le procedure ordinarie, potranno gradualmente essere portati a termine nei tempi necessari per la loro realizzazione.

I risultati attesi con tali interventi sono una cospicua intensificazione dei treni locali nel breve termine, una maggiore capillarità del servizio nel medio termine (attraverso la realizzazione delle otto nuove fermate) e l'effettiva trasformazione delle linee esistenti in tratte metropolitane.

SPOSTAMENTO A MARE DELLA LINEA FERROVIARIA A PRÀ

Il progetto, che è stato approvato dal consiglio comunale il 27/7/2000, consiste nello spostamento lato mare di un tratto dell'attuale linea ferroviaria oggi situata immediatamente a ridosso della via Prà e più precisamente tra il "Castelluccio" e la zona immediatamente a ponente della foce del torrente Branega.

La linea attuale, in particolare, provenendo da Levante, sarà dotata di un doppio scambio prima del "Castelluccio", quindi, in corrispondenza della suddetta fortificazione, devierà verso mare, utilizzando un parziale riempimento dello specchio acqueo; quindi la linea da due binari passerà a tre, mentre poco più avanti è previsto un primo sottovia di mt.6 di larghezza per 5 di altezza; da questo punto, il binario più a sud, seguirà un tracciato completamente lato mare, mentre gli altri due binari passeranno sotto l'apposita struttura esistente che consente di sottopassare la nuova linea "Bretella" proveniente da Borzoli tale complessa struttura ospiterà in parte, al piano basso, anche la nuova fermata di Prà a banchine laterali, fermata che si prolungherà fino al Rio S. Pietro, prima del quale è previsto un altro sottovia di mt.6 di larghezza per mt.3 di altezza; quindi si sovrappasserà la foce dello stesso Rio S. Pietro con un ampio viadotto a 5 campate (ed un altro per il binario singolo lato mare) ed in questa posizione è subito previsto un altro sottovia di mt. 6 di larghezza per mt. 5 di altezza, mentre più avanti, dove tutti i binari tendono ad essere complanari, compresi quelli della linea da Borzoli, sono previsti i prolungamenti di un sottovia, di un tombino e di un ponte sul Torrente Branega; dopo quest'ultimo manufatto la linea si ricollegherà all'esistente tracciato, mentre gli altri binari si dirigeranno verso il Porto di Voltri.

L'obiettivo di tale opera è duplice: da un lato, di razionalizzazione ferroviaria per cui vengono ad essere separati i flussi ferroviari merci e passeggeri e, tra questi ultimi, quelli "suburbani" e quelli a lunga percorrenza che una volta completato il previsto raccordo Fegino-camerone di Borzoli, percorreranno





la "Bretella" da e per Sampierdarena; dall'altro la creazione di ampi spazi al servizio del quartiere (parcheggi, gioco e sport) e soprattutto l'allargamento della via Prà e la più razionale collocazione della nuova fermata FS di Prà.

Lo spostamento a mare della linea ferroviaria è interamente finanziato per circa 70 miliardi, e conseguentemente è stata indetta la gara di appalto. I lavori inizieranno all'inizio del 2002 per essere completati entro il 2006.

METROPOLITANA FERROVIARIA

L'idea di una metropolitana ferroviaria è maturata, a metà degli anni 80, tra i ferrovieri impegnati nella sezione del PCI e del sindacato dei trasporti della Cgil, allorché in ferrovia erano in discussione gli interventi per la realizzazione della bretella ferroviaria Voltri-Ovada. L'idea era che, una volta realizzata questa nuova infrastruttura ferroviaria, si poteva creare la separazione dei flussi di traffico tra treni merci e di lunga percorrenza e treni di servizio locale destinando la linea ferroviaria costiera al trasporto locale e facendo transitare dalla bretella, attraverso un passante in direzione di Principe, i treni merci o a lunga percorrenza provenienti dal Ponente ligure, e viceversa. L'impegno della civica amministrazione per realizzare questo progetto è stato assunto per la prima volta il 23/11/1987 con l'approvazione in Consiglio Comunale di un O.d.G. proposto dall'On. Claudio Burlando, e ripreso successivamente, dopo gli accordi del 1996 e del 1999 tra Comune, Provincia, Regione e la FS SpA.

La FS SpA ha già elaborato il progetto di massima per il passante tra la bretella Voltri-Borzoli e il bivio Polcevera, mentre per la tratta fino a Sampierdarena il progetto di massima sarà completato entro la fine dell'anno in corso.

In conseguenza di quanto sopra sarà avviata, in tempi brevi, la procedura per l'approvazione del progetto, che necessita della valutazione d'impatto ambientale (VIA). Il completamento della bretella tra Voltri e Sampierdarena permetterà di dedicare le attuali linee costiere, che saranno modificate con lo spostamento a mare dei binari tra Pegli e Voltri, prevalentemente al traffico locale e realizzare così una vera e propria metropolitana ferroviaria. Una volta ultimata, questa opera darà un forte contributo al miglioramento della mobilità dei cittadini, a partire da quelli del Ponente e della Valpolcevera. La metropolitana ferroviaria e quella cittadina, che si conetteranno tra loro, una volta ultimate permetteranno un miglioramento complessivo della mobilità urbana e potrà verificarsi, in modo effettivo, il trasferimento di quote consistenti di mobilità urbana sul trasporto pubblico reso efficiente, veloce e concorrenziale con quello privato.

NUOVE STAZIONI E FERDATE FERROVIARIE

Il Comune e le Ferrovie hanno tenuto, a seguito del Protocollo d'accordo richiamato, molti incontri tecnici per definire la situazione relativa alle 26 stazioni o scali ferroviari presenti nel perimetro cittadino, per l'adeguamento alle nuove funzioni delle stazioni stesse (Brignole e Principe), per i parcheggi d'interscambio su aree esistenti (Quarto, Nervi, Teglia, Terralba), per le interconnessioni con la metropolitana genovese e gli altri modi di trasporto, e per le numerose altre aree che potranno rendersi disponibili.

In base al protocollo si è deciso di riorganizzare la tratta terminale della linea ferroviaria fra Voltri e Palmaro, con l'inserimento di una nuova fermata a **Palmaro**, e di dare avvio alla progettazione di nuove fermate intermedie a **S. Benigno**, a **Terralba** e a **S. Quirico**, alla quale seguiranno i progetti per la tratta di Sestri e Cornigliano e per le fermate intermedie di Multedo e di Teglia.

TRATTA VOLTRI-PEGLI

La FS SpA ha sviluppato il progetto preliminare della nuova stazione di Voltri nella sua configurazione di porta d'ingresso nel nodo di Genova. Tale configurazione risulta molto flessibile in riferimento al servizio e alle esigenze degli utenti poiché disporrà di una buona accessibilità sia pedonale che con i mezzi pubblici, consentendo un buon interscambio tra i treni locali e i treni a lunga percorrenza. Il progetto preliminare, che è già finanziato, riguarda anche il nuovo parco ferroviario, asservito al porto, nonché lo spostamento a mare della linea tra Voltri e il torrente Branega, comprensivo della nuova fermata di Palmaro.

Lo spostamento a mare permette di avere una fascia di rispetto (più contenuta di quella di Prà) anche per la zona di Palmaro.

TRATTA TORRENTE BRANEGA-PEGLI

È in corso la gara per l'assegnazione dell'appalto per i lavori dello spostamento a mare della linea ferroviaria di questa tratta, dove è prevista la nuova stazione di Prà, con i relativi parcheggi. I cantieri dovrebbero iniziare entro il 31/01/2002, fatte salve eventuali problematiche conseguenti alla gara d'appalto in corso.

LE STAZIONI DEL PONENTE

È prevista una riorganizzazione complessiva delle stazioni ferroviarie del ponente cittadino che, a parte quelle trattate in altre parti, vedrà la realizzazione delle seguenti opere:

- a) Spostamento della stazione di CORNIGLIANO nella zona adiacente il Mercato di Via D'Acri. A Cornigliano è prevista una riorganizzazione generale dei siti ferroviari in considerazione della nuova viabilità urbana prevista dall'Accordo di programma sulle acciaierie,
- b) Rifacimento della stazione di SESTRI PONENTE con un collegamento verso l'aeroporto,
- c) Spostamento della stazione di PEGLI

SAMPIERDARENA E CAMPASSO

La FS SpA ha presentato il progetto preliminare per la sistemazione dell'area ferroviaria, compresa tra Sampierdarena e Campasso, e il riordino del piano binari alla stazione di Sampierdarena con nuovi marciapiedi e nuovi binari. Il progetto risulterà compatibile con la fermata di Canepari, possibilmente sullo stesso marciapiede, della fermata della Metropolitana cittadina.



FERMATE A S. QUIRICO E S. BENIGNO

La FS SpA ha elaborato la progettazione operativa per le nuove fermate ferroviarie di S. Quirico e di S. Benigno. La nuova fermata di S. Benigno disporrà di parcheggi d'interscambio per oltre 600 posti auto. La realizzazione di queste fermate è possibile con i 200 miliardi già disponibili, per cui è possibile cantierizzare i lavori, con l'obiettivo di realizzarle entro il 2003, compatibilmente con vincoli esterni.

Il Comune di Genova e la FS SpA hanno concordato di integrare il progetto della fermata di San Benigno con lo studio di razionalizzazione della zona di raccordo tra Sopraelevata, rampa di accesso autostradale e via di Francia, al fine di migliorare l'interscambio nodale e di fluidificare il traffico veicolare.

TRATTA PRINCIPE-BRIGNOLE-TERRALBA

Nel medio-lungo periodo la stazione Brignole e l'area di Terralba saranno sottoposte ad un profondo processo di ristrutturazione basato sulle seguenti linee guida:

- a) Separazione dei flussi di traffico, di media e lunga distanza, da quelli metropolitani tra Principe e Brignole attraverso l'aumento dei binari da 4 a 6 ed una diversa interconnessione delle linee all'interno delle gallerie esistenti (Colombo, S. Tommaso, Le Grazie), nella parte non occupata dalla metropolitana cittadina.
- b) Fermata a Brignole (nella zona adiacente l'edificio delle PT) dei servizi metropolitani FS attigua a quella della metropolitana cittadina (che proseguirà per la Valbisagno) in modo da favorire una eccellente integrazione dei due servizi,
- c) Quadruplicamento della linea FS da Terralba fino a Pieve Ligure (con galleria di 12 Km circa),
- d) Fermata passante a Terralba. Tale fermata, che ha il carattere della temporaneità, sarà realizzata entro il 2003 all'uscita della galleria S. Martino a lato di quella che, come previsto, sarà definitiva (che sarà passante per i treni diretti a levante e di attestamento per i treni destinati prevalentemente in Valpolcevera e nella zona dell'Ovadese). Il progetto esecutivo per questa fermata sarà ultimato entro il 31/07/2002 in modo da cantierizzare tale opera e realizzarla entro il 2003 e sarà successivamente implementato, a partire dal quadruplicamento della linea ferroviaria fino a Pieve Ligure, con la fermata definitiva di Terralba.



TERZO VALICO FERROVIARIO

La necessità di realizzare il 3° valico ferroviario, del quale la città discute da decenni su impulso delle organizzazioni sindacali dei trasporti e dei partiti della sinistra, è diventata ormai un fatto non più rinviabile a meno che non si voglia pregiudicare gravemente lo sviluppo economico della nostra città, a partire da quello portuale. Esso deve essere interpretato come fattore di sviluppo per il rilancio della funzione portuale della nostra città e per il perseguimento di nuove opportunità economiche: da quelle turistiche a quelle di nuovi insediamenti di attività produttive qualificate, ecc... Il 3° valico è indispensabile per il trasporto delle merci in quanto gli attuali collegamenti fra Genova e la Valle Padana, ad esclusione della linea Voltri Ovada, non sono adatti al transito della nuova generazione dei container, ed il loro adeguamento costituisce condizione necessaria affinché quello genovese possa diventare lo scalo marittimo del Sud Europa. Va anche detto che Genova, potendo connettersi con la rete ad alta capacità italiana ed europea, potrà soddisfare al meglio non solo le nuove esigenze per il trasporto delle

merci ma anche quelle per una migliore mobilità delle persone. Se la nostra città non sarà in grado di dotarsi delle nuove infrastrutture (3° valico ferroviario e bretella autostradale) non riuscirà a dare le risposte necessarie per un ulteriore sviluppo del porto storico e del VTE di Voltri, e sarà compromesso anche lo sviluppo dell'economia genovese e ligure.

È bene ricordare anche che se lo sviluppo dello scalo genovese dovesse tenere il passo con l'attuale tasso di crescita, così come si sta dimostrando, lo stesso si troverà a fare i conti con oltre tre milioni di contenitori all'anno e, senza quelle infrastrutture, il rischio è di vedere non solo la viabilità urbana, a partire da quella del ponente, invasa da migliaia di mezzi gommati ma lo stesso sistema autostradale subire un ulteriore notevole collasso.

La nuova linea si rende inoltre indispensabile sia per la vetustà delle attuali linee ferroviarie che, in gran parte risalgono alla fine del secolo scorso (quella di Mignanego, risale al 1880), sia perché il nodo ferroviario di Genova è saturo e le FS non riescono a mettere in circolazione nuovi treni merci e viaggiatori perché l'utilizzazione delle attuali linee sono già al di sopra delle loro capacità di trasporto.

Pur non facendo parte dell'accordo del 22/10/99 la Regione Liguria, il Comune di Genova e la FS SpA monitorano costantemente gli sviluppi progettuali sul Terzo Valico. Ciò non solo perché tale infrastruttura è ritenuta indispensabile per lo sviluppo economico della città di Genova e della Liguria, ma anche in quanto essa è funzionale alla riorganizzazione del nodo di Genova.

Attualmente il progetto elaborato è costituito dallo studio di impatto ambientale (dove è descritta la fase di cantierizzazione) e del tracciato con le sezioni caratteristiche delle linee, ed è in Conferenza dei servizi preliminare che si concluderà entro il 31/12/2001.

Il 3° valico, che è stato inserito dal governo di centro-sinistra tra le priorità del piano generale dei trasporti, avrà un costo (ipotizzato) di circa 2.500/3000 miliardi di lire, anche se ad oggi non sono previsti finanziamenti.



*Supplemento al
numero 4 - anno 3 - di*
IN COMUNE

Periodico del gruppo consiliare dei Democratici di Sinistra del Comune di Genova

Registrazione

Autorizzazione del Tribunale di Genova n° 25/99 del 23 luglio 1999
via Garibaldi 14 - 16124 Genova

Tel 010 5572801 - 010 5572654
010 5572597 - Fax 010 5572090

E-mail:

democraticisinistra@comune.genova.it

<http://www.dsigenova.it>

Impaginazione

Flavio Azzarelli www.azzarelli.com

Immagini

- Archivio fotografico di AMT SpA (trasporto pubblico genovese e parcheggi)
- Foto di Archivio del Gruppo consiliare DS e Flavio Azzarelli

Stampa

Arti Grafiche Zeta Emme.
Chiuso in tipografia il 26-11-2001

PRESENTAZIONE

In questo ciclo amministrativo (1997-2002) il Gruppo consiliare dei Democratici di Sinistra ha ritenuto suo impegno prioritario trattare, con costanza, i temi del trasporto pubblico e della mobilità urbana che condizionano in gran parte la qualità della vita dei cittadini.

Piano urbano del traffico, parcheggi, corsie preferenziali, metropolitana, revisione del servizio svolto dall'AMT, infrastrutture per il trasporto pubblico, sono solo alcuni degli argomenti sui quali si è concentrato il nostro lavoro, anche attraverso le numerose mozioni e interpellanze presentate in Consiglio Comunale e gli ordini del giorno approvati.

Il Convegno del 14 dicembre 2001 su "Il futuro del trasporto pubblico a Genova", e questa pubblicazione, vogliono essere, oltre che un ulteriore contributo, un modo di informare la cittadinanza sui risultati raggiunti e sui provvedimenti in via di realizzazione.

Michele Casissa

Capogruppo Democratici di Sinistra
Consiglio Comunale Genova

