

02				
01				
00	feb 2020	PRIMA EMISSIONE	L. BELLINATO	P. P. FOGLINO
REV.	DATA	DESCRIZIONE DELLA REVISIONE	CONTROLLATO	APPROVATO

COMUNE DI GENOVA

Direzione Mobilità

U.O. Gestione dei contratti di servizio e delle infrastrutture di trasporto



COMUNE DI GENOVA

AZIENDA MOBILITA' E TRASPORTI DI GENOVA S.p.a.



TITOLO PROGETTO:

ASSI DI FORZA PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

LIVELLO DI PROGETTAZIONE:

STUDIO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA

OGGETTO DELLA TAVOLA:

RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA

TAVOLA N:

R 01

SCALA:

DIRETTORE:

Dott. FRANCESCO PELLEGRINO

GRUPPO DI LAVORO:

ing. ANTONIO ROSSA
ing. GIUSEPPE AIELLO
ing. LUCA FERRETTI
arch. AGOSTINO MACOR
arch. MARZIA COLETTI
arch. SAURO DONATI

CAPO PROGETTO:

Dott. ing. LUCA BELLINATO
iscr. Ordine Ing. Prov. di Bologna al num. 5851

TIMBRO E FIRMA:

RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO:

Ing. PIER PAOLO FOGLINO



INDICE

[1] INQUADRAMENTO GENERALE	3
[1.1] ELENCO ELABORATI.....	4
[2] DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI VIARI.....	7
[2.1] IL PONENTE GENOVESE	7
[2.1.1] Da Prà a Sestri Ponente.....	7
[2.1.2] Attraversamento dell'abitato di Sestri Ponente	10
[2.1.3] Da Sestri Ponente al torrente Polcevera	11
[2.1.4] L'area di Campi	12
[2.2] IL CENTRO CITTADINO.....	13
[2.2.1] L'abitato di Sampierdarena 1 / La direttrice di Via Cantore	13
[2.2.2] L'abitato di Sampierdarena 1 / Le direttrici di Via Buranello e Via Sampierdarena	15
[2.2.3] La circonvallazione a mare	15
[2.2.4] Da Porta di Vacca a Piazza De Ferrari.....	17
[2.2.5] Via XX Settembre.....	17
[2.2.6] Il nodo di Brignole	18
[2.3] LA VAL BISAGNO.....	19
[2.3.1] L'asse di Corso Sardegna.....	19
[2.3.2] Da Brignole a Staglieno	20
[2.3.3] Da Staglieno a Molassana	21
[2.3.4] Da Molassana a Prato.....	22
[2.4] IL LEVANTE CITTADINO	24
[2.4.1] La zona della Foce e della Fiera.....	24
[2.4.2] Dalla Foce a San Martino.....	26
[2.4.3] Da San Martino a Quarto	26
[2.4.4] Da Quarto a Nervi	28

§§§



INDICE DELLE FIGURE

Figura 1: Tavola B01	7
Figura 2: Tavola B02	8
Figura 3: Tavola B03	8
Figura 4: Tavola B04	9
Figura 5: Tavola B05	9
Figura 6: Tavola B06 (sezione superiore).....	10
Figura 7: Tavola B06 (sezione inferiore).....	10
Figura 8: Tavola B07 (sezione superiore).....	11
Figura 9: Tavola B07 (sezione inferiore).....	11
Figura 10: Tavola B08	12
Figura 11: Tavola B09	13
Figura 12: Tavola B10	14
Figura 13: Tavola C02	14
Figura 14: Tavola B11 (sezione superiore).....	15
Figura 15: Tavola B11 (sezione inferiore).....	16
Figura 16: Tavola B12 (sezione superiore).....	16
Figura 17: Tavola B12 (sezione inferiore).....	17
Figura 18: Tavola B13	18
Figura 19: Tavola B14	18
Figura 20: Tavola B21	20
Figura 21: Tavola B21	20
Figura 22: Tavola B22 (sezione superiore).....	21
Figura 23: Tavola B22 (sezione inferiore).....	21
Figura 24: Tavola B23 (sezione superiore).....	21
Figura 25: Tavola B23 (sezione inferiore).....	22
Figura 26: Tavola B24 (sezione superiore).....	22
Figura 27: Tavola B24 (sezione inferiore).....	23
Figura 28: Tavola B25	23
Figura 29: Tavola B25	23
Figura 30: Tavola B26	24
Figura 31: Tavola B15	25
Figura 32: Tavola B16 (sezione superiore).....	25
Figura 33: Tavola B16 (sezione inferiore).....	26
Figura 34: Tavola B17 (sezione superiore).....	27
Figura 35: Tavola B17 (sezione inferiore).....	27
Figura 36: Vista aerea del cavalcavia di Via Carrara.....	27
Figura 37: Tavola B18	28
Figura 38: Tavola B19	28
Figura 39: Tavola B20	29



[1] INQUADRAMENTO GENERALE

Il progetto degli assi di forza per il trasporto pubblico locale genovese risponde alla volontà della Civica Amministrazione di dotare la città di un sistema:

- capillare sulle principali direttrici cittadine;
- di rapida realizzazione;
- flessibile in fase di esercizio;
- a zero emissioni inquinanti.

La scelta è ricaduta su un sistema filoviario da esercirsi con 145 veicoli a 18 m lungo complessivi 48,0 km di rete, di cui:

- 40,5 km di nuova realizzazione
- 7,5 km esistenti, oggetto di parziale adeguamento sia per quanto riguarda la sede stradale sia tecnologico.

La valutazione delle alternative progettuali è riportata nella prima sezione dell'elaborato SS03.

Il progetto, estremamente complesso sia per dimensioni sia per eterogeneità delle diverse componenti, è scomponibile nelle seguenti voci:

- **Interventi sulla sede stradale** (sui 40,50 km di nuova realizzazione e su 4,30 dei 7,50 esistenti), con opere inerenti demolizioni, scavi e smaltimenti a discarica; posa in opera di polifora interrata per cavi di alimentazione linea e di corrugati per impianti; riprofilatura dei marciapiedi, realizzazione di piastre di fermata e rifacimento di manto bituminoso; segnaletica orizzontale e verticale; rifacimento (ove necessario) di impiantistica semaforica e pubblica illuminazione; installazione di pensiline interattive.

I percorsi costituenti la nuova rete sono descritti nel seguito della presente relazione e dettagliati negli elaborati grafici contrassegnati con le lettere A (planimetrie generali), B (planimetrie di dettaglio), C (focus progettuali), D (schema di fermata tipo), E (profili longitudinali).

- **Logistica (depositi, officine e parcheggi)**, con la realizzazione di un nuovo polo logistico per il trasporto pubblico locale sito in Via Tigullio, ed interventi di adeguamento delle esistenti rimesse di Staglieno, Gavette e Sampierdarena. È inoltre prevista la realizzazione di 2 nuove infrastrutture di parcheggio in struttura nei siti di Tigullio e Staglieno, contestualmente ai lavori previsti in merito alla logistica.

La descrizione degli interventi inerenti la logistica è contenuta nell'insieme di relazioni contrassegnate con la sigla PP (da 01 a 30).

- **Aree di capolinea**, con l'implementazione di 12 aree di capolinea, alcune di nuova realizzazione e altre oggetto di profondo rinnovamento, e di 1 nodo di servizio.

Gli interventi relativi ai capilinea sono descritti negli elaborati grafici e nella relazione PP31.

- **Tecnologia:**

» Sottostazioni elettriche, con la realizzazione di 17 nuove sottostazioni e interventi di revamping delle esistenti

Si veda, per maggiori dettagli, la sezione 1 della relazione R02.

» Linea aerea di alimentazione, prevedendo la realizzazione di 40,50 km di nuova linea aerea, nonché il revamping di 3,00 km della linea attualmente in esercizio.

Si rimanda alla sezione 2 della relazione R02.

» Materiale rotabile, attraverso l'acquisto di 145 filobus da 18 m.

Le caratteristiche tecniche del materiale rotabile sono descritte nella sezione 4 della relazione R02.



[1.1] ELENCO ELABORATI

Cod. Elab.	Elaborato	Scala	Num.
	ELABORATI GENERALI		
ALL01	Scheda anagrafica	-	1
ALL02	Scheda intervento	-	2
ALL03	Scheda sullo stato di attuazione degli strumenti di pianificazione	-	3
	RELAZIONI		
R01	Relazione tecnico-Illustrativa	-	4
R02	Relazione specialistica sulla tecnologia adottata (veicoli/impianti)	-	5
R03	Computo metrico veicoli e impianti	-	6
R04	Relazione su progetto di esercizio	-	7
R05	Linee bus Amt: rete attuale e di progetto - focus Assi	-	8
R06	Elenco prezzi e computo metrico complessivo; capitolato descrittivo e prestazionale degli elementi	-	9
R07	Calcolo sommario della spesa	-	10
R08	Quadro economico di Progetto	-	11
R09	Cronoprogramma	-	12
R10	Analisi costi benefici	-	13
	STUDI SPECIALISTICI		
	Archeologia		
SS01	Relazione Archeologica	-	14
SS02	Planimetria con i sistemi archeologici e i relativi rischi	1:10.000	15
	Ambiente		
SS03	Analisi delle alternative progettuali e studio di prefattibilità ambientale	1:10.000	16
SS04	Vincolo geomorfologico - Centro - Levante - Valbisagno	1:10.000	17
SS05	Vincolo geomorfologico - Centro - Ponente	1:10.000	18
SS06	Zonizzazione geologica - Centro - Levante - Valbisagno	1:10.000	19
SS07	Zonizzazione geologica - Centro - Ponente	1:10.000	20
SS08	Aree esondabili - Centro - Levante - Valbisagno	1:10.000	21
SS09	Aree esondabili - Centro - Ponente	1:10.000	22
SS10	Vincolo paesaggistico - Centro - Levante - Valbisagno	1:10.000	23
SS11	Vincolo paesaggistico - Centro - Ponente	1:10.000	24
SS12	Vincoli urbanistici	1:10.000	25
SS13	Pums - compatibilità	-	26
	Studio Trasportistico		
SS14	Relazione	-	27
SS15	Analisi trasportistica	-	28
	Sicurezza e Cantierizzazione		
SS16	Prime indicazioni e misure finalizzate alla tutela della salute e sicurezza dei luoghi di lavoro per la stesura dei piani di sicurezza e cantierizzazione	-	29
	Espropri		
SS17	Piano particellare preliminare delle aree	1:2.000	30



ELABORATI GRAFICI			
Elaborati di inquadramento			
A01	Cartografia generale – Stato attuale e scenario di riferimento infrastrutture tpl	1:10000	31
A02	Cartografia generale – Infrastruttura filoviaria attuale	1:10000	32
A03	Cartografia generale – Stato di progetto	1:10000	33
A04	Cartografia generale – Infrastruttura aerea e alimentazione	1:10000	34
Elaborati di progetto			
B01	Cartografia di dettaglio – Voltri / Prà	1:1.000 - 1:100	35
B02	Cartografia di dettaglio – Prà	1:1.000 - 1:100	36
B03	Cartografia di dettaglio – Prà / Pegli	1:1.000 - 1:100	37
B04	Cartografia di dettaglio – Pegli est	1:1.000 - 1:100	38
B05	Cartografia di dettaglio – Pegli ovest	1:1.000 - 1:100	39
B06	Cartografia di dettaglio – Multedo / Sestri Ponente	1:1.000 - 1:100	40
B07	Cartografia di dettaglio – Sestri Ponente / Cornigliano	1:1.000 - 1:100	41
B08	Cartografia di dettaglio – Campi	1:1.000 - 1:100	42
B09	Cartografia di dettaglio – Fiumara / Sampierdarena	1:1.000 - 1:100	43
B10	Cartografia di dettaglio – Sampierdarena	1:1.000 - 1:100	44
B11	Cartografia di dettaglio – San Benigno / San Teodoro	1:1.000 - 1:100	45
B12	Cartografia di dettaglio – Principe / Porto Antico	1:1.000 - 1:100	46
B13	Cartografia di dettaglio – Centro Città / Brignole	1:1.000 - 1:100	47
B14	Cartografia di dettaglio – Brignole / Foce alta	1:1.000 - 1:100	48
B15	Cartografia di dettaglio – Foce / Fiera	1:1.000 - 1:100	49
B16	Cartografia di dettaglio – Albaro / San Martino	1:1.000 - 1:100	50
B17	Cartografia di dettaglio – Sturla / Quarto	1:1.000 - 1:100	51
B18	Cartografia di dettaglio – Quarto/Quinto	1:1.000 - 1:100	52
B19	Cartografia di dettaglio – Quinto/Nervi	1:1.000 - 1:100	53
B20	Cartografia di dettaglio – Nervi	1:1.000 - 1:100	54
B21	Cartografia di dettaglio – Marassi	1:1.000 - 1:100	55
B22	Cartografia di dettaglio – Marassi / Staglieno	1:1.000 - 1:100	56
B23	Cartografia di dettaglio – Staglieno / San Gottardo	1:1.000 - 1:100	57
B24	Cartografia di dettaglio – San Gottardo / Molassana	1:1.000 - 1:100	58
B25	Cartografia di dettaglio – Molassana / Struppa	1:1.000 - 1:100	59
B26	Cartografia di dettaglio – Prato	1:1.000 - 1:100	60
Approfondimenti progettuali			
C01	Approfondimenti Ponente: Svolta Merano/Menotti e Hermada/Giotto	1:200	61
C02	Approfondimenti Ponente - Degola/Montano	1:200	62
C03	Approfondimenti Ponente - Cantore	1:200	63
C04	Approfondimenti Centro - Via XX Settembre	1:200	64
C05	Approfondimenti Centro - C.so Sardegna	1:200	65
C06	Approfondimenti Centro - Capolinea Galileo Ferraris	1:200	66
C07	Approfondimenti Levante - Tommaseo	1:200	67
C08	Approfondimenti Levante - Cavalcavia Quarto	1:200	68
C09	Approfondimenti Val Bisagno - San Gottardo	1:200	69
Caratterizzazione delle fermate			
D01	Inquadramento fermate - dettagli	1:100 - 1:25	70
D02	Studio dettaglio fermate tipo A/B - legenda tipologie	1:200 - 1:100	71
D03	Studio dettaglio fermate tipo C/D	1:200 - 1:100	72
Profili longitudinali 1:2000			
F01	Profili longitudinali - Voltri/Pra/Pegli/Multedo/Sesti P.	1:2000 - 1:100	73
F02	Profili longitudinali - Cornigliano/Campi/Sampierdarena/San Benigno/San Teodoro	1:2000 - 1:100	74
F03	Profili longitudinali - Principe/Porto Antico/Centro Città/Brignole/Foce/Fiera	1:2000 - 1:100	75
F04	Profili longitudinali - San Martino/Sturla/Quarto/Quinto/Nervi/Marassi	1:2000 - 1:100	76
F05	Profili longitudinali - Marassi/Staglieno/Molassana/Struppa	1:2000 - 1:100	77



Cod. Elab.	Elaborato	Scala	Num.
	LOGISTICA		
	Progetto Officine e Parcheggi interscambio		
PP01	Relazione illustrativa	-	78
PP02	Relazione sui vincoli	-	79
PP03	Corografie autorimessa Staglieno	1:2000	80
PP04	Piante e prospetti Stato di Fatto autorimessa Staglieno	1:200	81
PP05	Piante Progetto autorimessa Staglieno 1/2	1:200	82
PP06	Piante Progetto autorimessa Staglieno 2/2	1:200	83
PP07	Prospetti e Sezioni autorimessa Staglieno	1:200	84
PP08	Render autorimessa Staglieno	-	85
PP09	Accessibilità veicolare autorimessa Staglieno	1:200	86
PP10	Corografie autorimessa Sampierdarena	1:2000	87
PP11	Piante Stato di Fatto autorimessa Sampierdarena	1:200	88
PP12	Piante Progetto autorimessa Sampierdarena	1:200	89
PP13	Corografie autorimessa Gavette	1:2000	90
PP14	Piante Stato di Fatto autorimessa Gavette	1:200	91
PP15	Piante Progetto autorimessa Gavette	1:200	92
PP16	Planimetria livello giardino Gavette	1:200	93
PP17	Prospetti e Sezioni autorimessa Gavette	1:200	94
PP18	Render autorimessa Gavette	-	95
PP19	Accessibilità veicolare autorimessa Gavette	1:200	96
PP20	Corografie autorimessa Nervi	1:2000	97
PP21	Piante stato di fatto - Nervi	1:200	98
PP22	Piante 1/2 autorimessa Nervi	1:200	99
PP23	Piante 2/2 autorimessa Nervi	1:200	100
PP24	Sezioni autorimessa Nervi	1:200	101
PP25	Render autorimessa Nervi	-	102
PP26	Computo metrico estimativo Staglieno	-	103
PP27	Computo metrico estimativo Sampierdarena	-	104
PP28	Computo metrico estimativo Gavette	-	105
PP29	Computo metrico estimativo Nervi	-	106
PP30	Computo metrico generale, determinazione prezzi	-	107
	Progetti Capilinea		
PP31	Elaborato tipologico capilinea - relazione generale e stima costi	-	108

§§§



[2] DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI VIARI

In questa sezione vengono descritte puntualmente le singole tratte stradali oggetto di intervento, ponendo in evidenza le scelte fatte per la nuova organizzazione della sede viaria.

[2.1] IL PONENTE GENOVESE

L'area del ponente genovese, intesa in questa sede come la porzione di territorio comunale inclusa tra il confine con il Comune di Arenzano ed il Torrente Polcevera, è caratterizzata da una orografia aspra, con l'arco Appenninico immediatamente a ridosso della linea di costa. Questo implica la disponibilità di una striscia di territorio stretta, densamente abitata in diverse centralità locali, su cui insistono inoltre numerose servitù di considerevole impatto ricavate per lo più su aree strappate al mare (il terminal container di Prà, il porto petroli a Multedo, l'Aeroporto Cristoforo Colombo, impianti industriali).

Dal punto di vista delle infrastrutture di trasporto, l'area è attraversata da un unico asse di trasporto su cui insistono la quasi totalità degli spostamenti urbani pubblici e privati. Non esistono infatti alternative di percorso per gli spostamenti lungo la linea costiera al tracciato della S.S. 1, ad eccezione di una infrastruttura di recente realizzazione (Via Guido Rossa) nella parte corrispondente alla delegazione di Cornigliano. Per questi motivi, la A10 (Autostrada dei Fiori) in questo tratta viene fortemente utilizzata come tangenziale urbana, ed è in fieri la realizzazione della cd. Gronda di Ponente.

Completa il quadro infrastrutturale la ferrovia lungo la linea di costa.

[2.1.1] Da Prà a Sestri Ponente

L'infrastrutturazione del sistema parte, nel ponente genovese, dall'area di capolinea di Via alle Sorgenti Sulfuree, in prossimità del casello autostradale A10 Genova Prà (rif. tavola B01). Il primo tratto, di circa 250 m fino all'innesto sul tracciato della S.S. 1, è interamente in promiscuo nei due sensi di marcia, stante una larghezza della sezione stradale tale da non permettere di ricavare porzioni di corsia riservata.

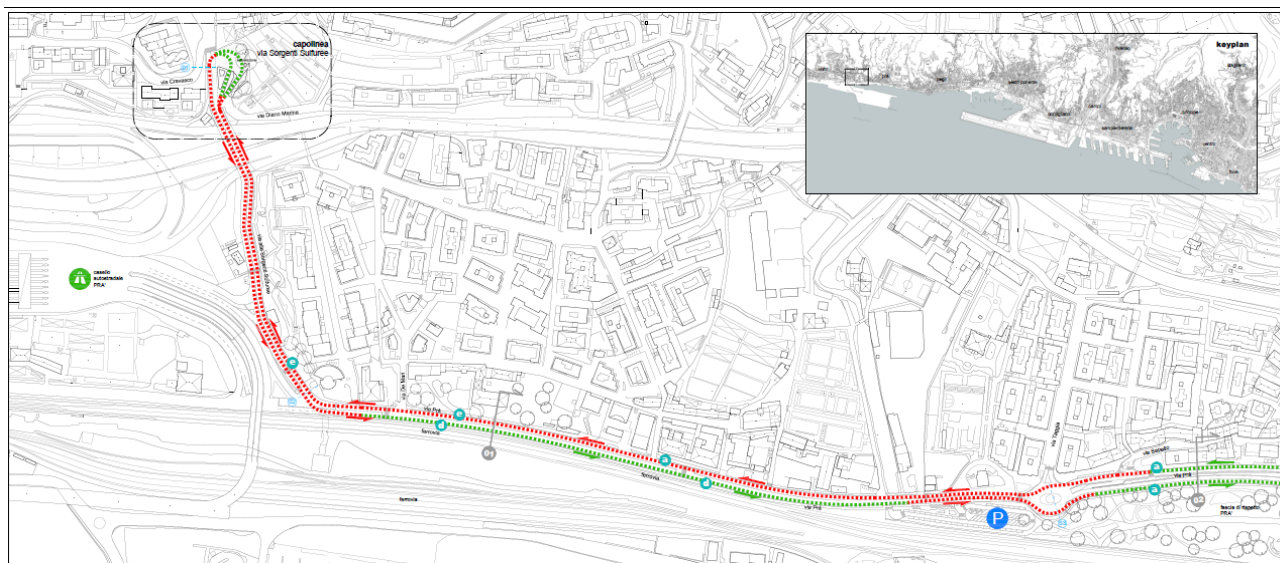


Figura 1: Tavola B01

Una volta imboccato l'asse costiero (Via Prà), il progetto prevede, in direzione centro, una corsia riservata al sistema filoviario di nuova realizzazione ed una corsia per il traffico privato, mentre nella direzione opposta



è possibile ricavare un'unica corsia di notevoli dimensioni (5,20 m) utilizzabile in promiscuo. Attualmente questo tratto non presenta sede riservata per il trasporto pubblico locale.

Superato l'abitato di Palmaro, il tracciato torna in promiscuo in entrambe le direzioni di marcia nel breve tratto (circa 200 m) compreso tra il Rio Branega e la rotatoria posta in corrispondenza di Via Arma di Taggia.

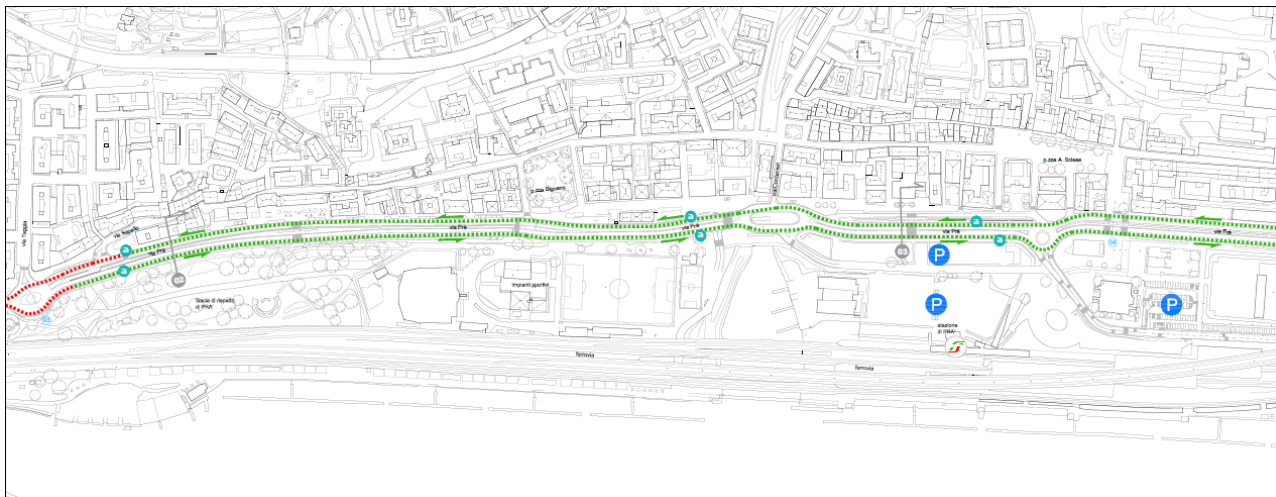


Figura 2: Tavola B02

Successivamente (rif. tavola B02), lungo tutta la viabilità in corrispondenza dell'abitato di Prà, oggetto di significativi interventi nel recente passato in occasione della realizzazione della cosiddetta "fascia di rispetto di Prà" (intervento di mitigazione alla realizzazione del terminal container), il progetto prevede una organizzazione della sede stradale con 1 corsia riservata al sistema filoviario e 1 corsia per il traffico privato in entrambi i sensi di marcia. In questo tratto è previsto un agevole interscambio con la stazione ferroviaria di Genova Prà e l'area di parcheggio ad essa prospiciente. Lungo tutto questo tratto, pari a circa 1.300 m, la corsia riservata è di nuova istituzione in entrambi i sensi di marcia.

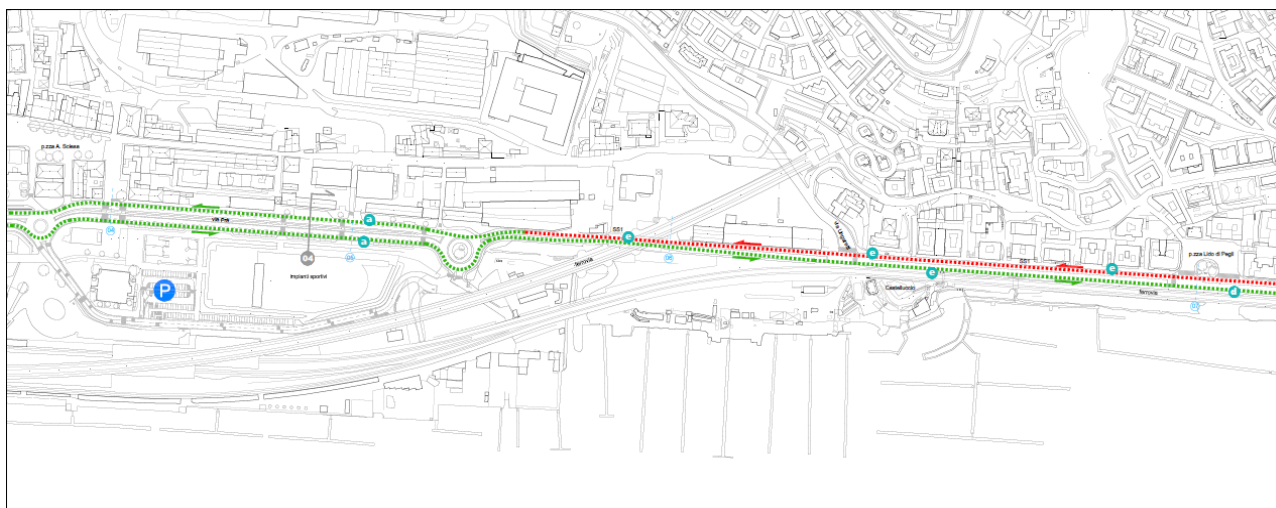


Figura 3: Tavola B03

Attraversata l'ultima rotatoria (in corrispondenza di Via Ferriere di Prà), la sezione stradale si restringe rendendo necessario un ulteriore cambio di assetto (rif. tavola B03): la scelta progettuale effettuata prevede la realizzazione, in direzione centro, di 1 corsia riservata al sistema filoviario e 1 corsia per il traffico privato, mentre in direzione opposta si è optato per un'unica corsia in promiscuo. Questo assetto rimane costante per



circa 1.400 m attraversando la zona del Castelluccio, del Lido di Pegli ed il primo tratto del Lungomare di Pegli, fino all'altezza di Piazza Porticciolo (rif. tavola B04). Anche in questo caso la corsia riservata è di nuova istituzione.

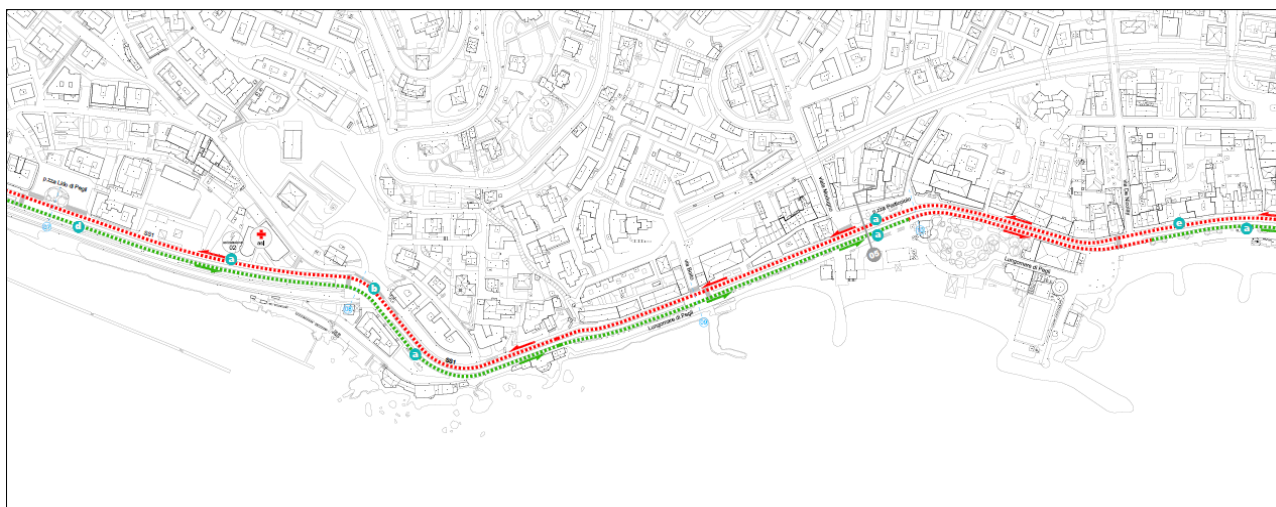


Figura 4: Tavola B04

La sezione della parte centrale del Lungomare di Pegli (250 m indicativamente tra Piazza Porticciolo e Via de Nicolay) è tale da non consentire altra soluzione rispetto ad un tracciato in promiscuo per i 2 sensi di marcia. Tuttavia, superata questa breve tratta (rif. tavola B05), il progetto prevede il ritorno a un assetto con 1 corsia, di nuova istituzione, riservata al sistema filoviario e 1 corsia per il traffico privato in direzione centro, ed un'unica corsia in promiscuo in direzione ponente.

Questa configurazione permane per circa 450 m, indicativamente fino al ponte sul torrente Varenna, dove tra l'altro è possibile l'interscambio con la stazione ferroviaria di Genova Pegli e con il collegamento via mare con il Porto Antico denominato Navebus.

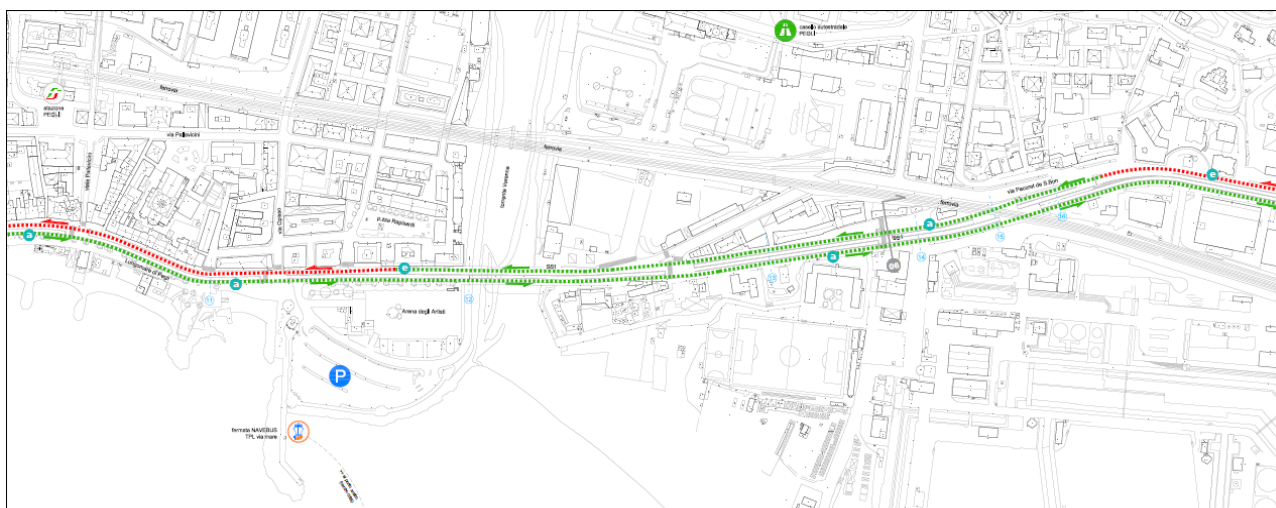


Figura 5: Tavola B05

Attraversato il ponte sul torrente Varenna, la sezione stradale rende possibile istituire, in entrambi i sensi di marcia, 1 corsia riservata al sistema filoviario ed 1 corsia per il traffico privato per un lungo tratto di circa 1.800 m). Questo assetto attraversa Via Ronchi, Via Multedo di Pegli (con una eccezione puntuale di 150 m in corrispondenza di Via Pacoret de Saint Bon dove, in direzione ponente, non è possibile realizzare la corsia riservata) e Via Merano, fino ad arrivare all'imbocco dell'abitato di Sestri Ponente (rif. parte superiore della



tavola B06).

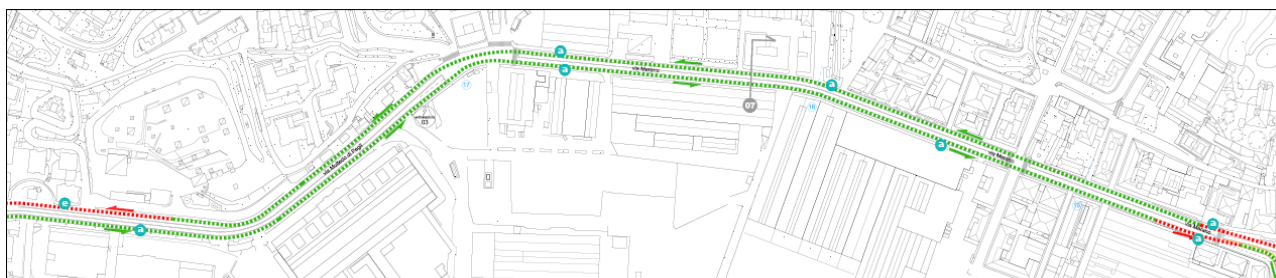


Figura 6: Tavola B06 (sezione superiore)

In tutti gli archi descritti nel presente paragrafo è prevista la realizzazione di linea di alimentazione aerea (oggi non presente) sul 100% del tracciato.

[2.1.2] Attraversamento dell'abitato di Sestri Ponente

L'attraversamento della delegazione di Sestri Ponente risulta particolarmente delicato per un insieme di concause: l'elevata popolazione della zona, la presenza di numerosi poli attrattori e l'esiguità della sezione stradale.

Lo schema risultante dalla progettazione si adatta alla viabilità attuale che, come nel seguito descritto, sconta una serie di vincoli non superabili. L'arteria di attraversamento centrale (Via Ciro Menotti) presenta dimensioni tali da consentire un senso unico di marcia: risulta pertanto necessario separare, sulla falsariga dell'esistente, i percorsi in andata e ritorno della direttrice filoviaria (rif. parte inferiore della tavola B06).

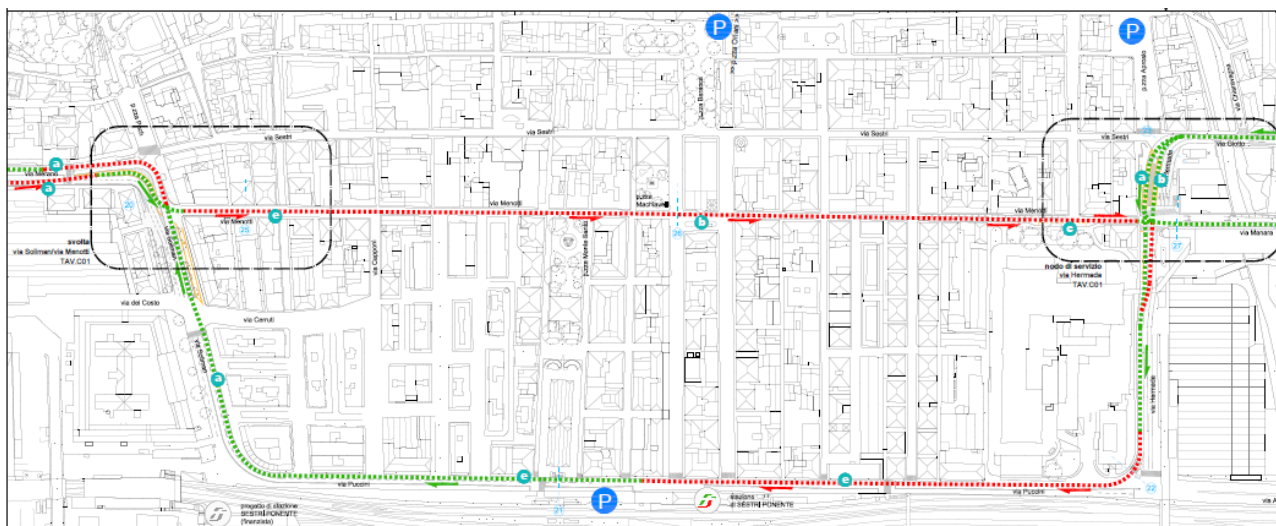


Figura 7: Tavola B06 (sezione inferiore)

In direzione centro, conclusa Via Merano, è previsto un primo intervento in corrispondenza di Piazza Poch per agevolare l'attraversamento della direttrice di traffico in direzione ponente, e svoltare quindi a sinistra in Via Menotti. Lungo tutta Via Menotti, come anticipato, l'asse transita su una sola corsia in promiscuo con il traffico privato, per poi immettersi (rif. tavola B07 sezione superiore) in sede riservata di nuova istituzione in Via Manara e successivamente raggiungere l'incrocio con Via Giotto ed imboccare Via Siffredi.

Ulteriori azioni di microregolazione della viabilità locale, non oggetto del presente intervento, potrebbero rendersi opportuni al fine di limitare quanto possibile il traffico privato a favore di una maggior fluidità del sistema filoviario. Occorre tuttavia sottolineare la delicatezza di detti interventi stante la necessità di dover



garantire l'accesso alle zone collinari della delegazione.

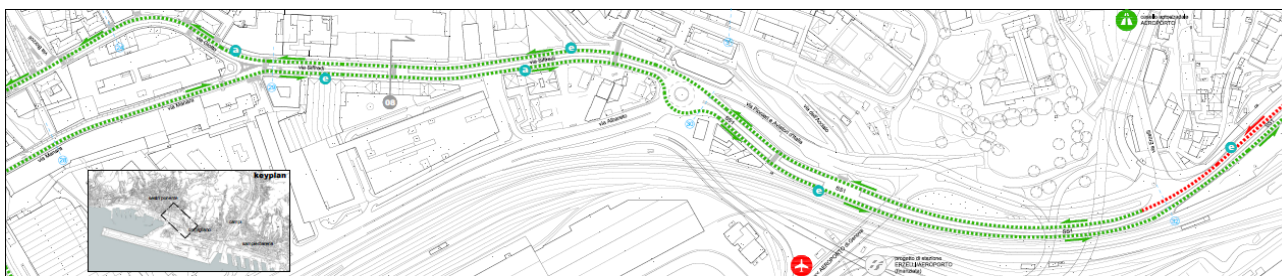


Figura 8: Tavola B07 (sezione superiore)

In direzione ponente invece, proveniendo da Via Siffredi, l'asse si immette, in corsia riservata di nuova istituzione, in Via Giotto, interseca la direzione opposta nella direttrice Mentotti-Manara, per proseguire, sempre in sede protetta, in Via Hermada. All'imbocco di via Puccini la sezione stradale è tale da non permettere una sede propria per il trasporto pubblico, e così permane fino all'altezza della stazione ferroviaria di Genova Sestri. Superato questo punto, le dimensioni della seconda parte di Via Puccini consentono la nuova istituzione di una corsia protetta, e tale assetto viene confermato anche nelle successive Via Soliman e, come visto precedentemente, Via Merano.

In tutti gli archi descritti nel presente paragrafo è prevista la realizzazione di linea di alimentazione aerea (oggi non presente) sul 100% del tracciato.

[2.1.3] Da Sestri Ponente al torrente Polcevera

Superato l'abitato di Sestri Ponente, l'asse filoviario riprende una configurazione bidirezionale a partire dall'incrocio Manara / Giotto / Siffredi (rif. tavola B07 sezione superiore). Da tale punto il tracciato prosegue lungo Via Siffredi dove, per circa 900 m fino all'intersezione con Via Melen (svincolo verso l'Aeroporto e il parco tecnologico di Erzelli), il progetto prevede 1 corsia riservata al sistema filoviario ed 1 corsia per il traffico privato per entrambi i sensi di marcia. L'ultimo tratto di Via Siffredi (circa 250 m) presenta una sezione stradale tale da poter prevedere 1 corsia riservata al sistema filoviario ed 1 corsia per il traffico privato in direzione centro, mentre in direzione ponente è possibile ricavare unicamente 1 corsia di grandi dimensioni utilizzabile in promiscuo.

In Piazza Savio (rif. tavola B07 sezione inferiore), all'inizio dell'abitato di Cornigliano, sulla S.S. 1 si innesta una infrastruttura stradale di recente costruzione (Strada Guido Rossa), con funzioni di by-pass urbano del centro-ponente. Il traffico privato viene infatti convogliato sulla Strada Guido Rossa per innestarsi successivamente su Lungomare Canepa e, da lì, defluire verso il casello autostradale di Genova Ovest o verso la Sopraelevata (Strada Aldo Moro).



Figura 9: Tavola B07 (sezione inferiore)

Per quanto riguarda l'asse filoviario, il progetto prevede invece il proseguimento lungo Via Cornigliano, oggetto di un intervento di riqualificazione urbana attualmente in via di realizzazione. Il nuovo assetto della strada prevede 1 corsia per senso di marcia promiscua per trasporto pubblico e privato. Vanno tuttavia

sottolineati due aspetti:

- le caratteristiche del nuovo by-pass permettono di smaltire tutto il traffico privato di attraversamento, lasciando l'asse di Via Cornigliano dedicato unicamente al traffico locale;
- verranno in ogni caso previste misure complementari di regolazione mirate a limitare e/o interdire (ZTL, zone 30 o altri interventi) il traffico privato non espressamente originato / destinato dalla / alla zona, con l'obiettivo di assicurare in ogni caso una elevata velocità commerciale del mezzo pubblico.

Superata Via Cornigliano, il tracciato raggiunge Piazza Massena, dove si congiunge con la diramazione proveniente dal polo produttivo di Campi (rif. tavola B08), per poi raggiungere, lungo Via Ansaldo e Via Pieragostini, il torrente Polcevera.

In tutti gli archi descritti nel presente paragrafo è prevista la realizzazione di linea di alimentazione aerea (oggi non presente) sul 100% del tracciato.

[2.1.4] L'area di Campi

L'area di Campi è caratterizzata in modo particolare da insediamenti produttivi (manifattura) e commerciali (grande distribuzione) e, solo residualmente, da residenza.

L'offerta attuale di trasporto pubblico risulta essere assai limitata, a fronte di una elevata domanda di trasporto, soddisfatta quasi esclusivamente con il mezzo privato. Da qui la scelta di attestare in questa zona uno dei capilinea del sistema degli assi, con l'obiettivo di incidere in maniera significativamente sulle attuali modalità di trasporto.

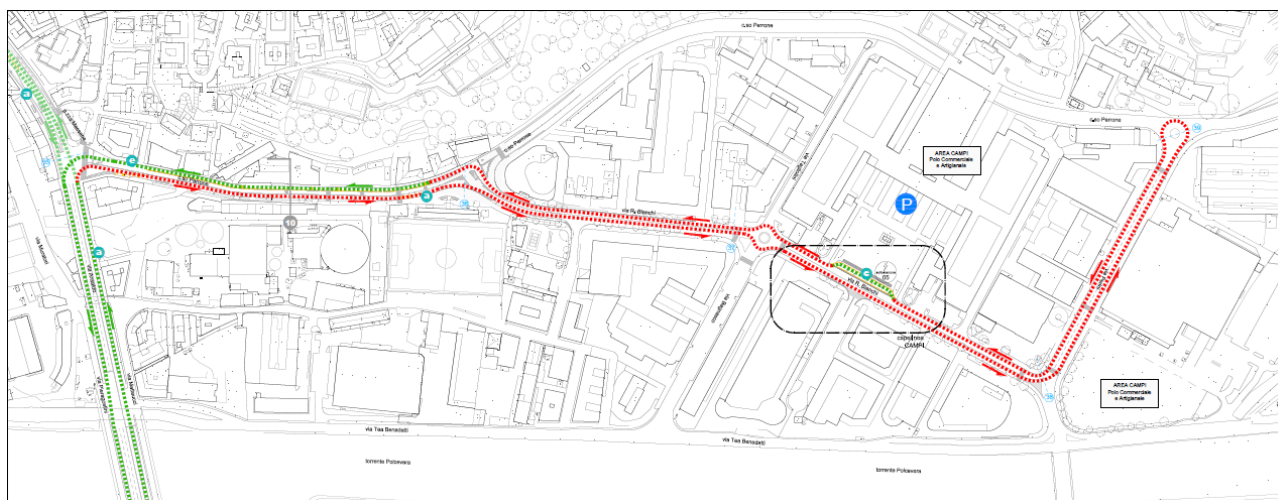


Figura 10: Tavola B08

La viabilità esistente è caratterizzata da strade dotate di 1 unica corsia per senso di marcia ma di dimensioni considerevoli (larghezze dell'ordine dei 5 m). Vista anche l'elevata incidenza del traffico pesante, la scelta progettuale è stata quella di mantenere l'attuale configurazione della carreggiata (e pertanto una regolamentazione della circolazione in sede promiscua), prevedendo solo in unico punto la realizzazione di una corsia riservata al trasporto pubblico.

In particolare, partendo da Piazza Massena, la rete filoviaria imbocca Corso Perrone dove, in direzione Campi, opera in promiscuo mentre, in senso opposto, è possibile realizzare una corsia riservata fino all'intersezione semaforica con la direttrice costiera.

Da Corso Perrone, in corrispondenza di una rotatoria, l'asse si innesta in Via Renata Bianchi e, successivamente in Via Perini ove compie inversione di marcia (rotatoria all'intersezione con Corso Perrone) per poi attestarsi nuovamente in Via Renata Bianchi in un'area di capolinea di nuova realizzazione.

Come precedentemente accennato, in questo tratto terminale il percorso è svolto interamente in sede



promiscua.

In tutti gli archi descritti nel presente paragrafo è prevista la realizzazione di linea di alimentazione aerea (oggi non presente) sul 100% del tracciato.

§§§

[2.2] IL CENTRO CITTADINO

L'attuale centro cittadino viene qui considerato esteso fino alla delegazione di Sampierdarena, attualmente quartiere peri-centrale ma storicamente separato dall'arco portuale dalla cesura del promontorio di S. Benigno, oggetto di sensibili sbancamenti a partire dal tardo '800 fino alla demolizione quasi totale. Il rilievo citato costituiva il crinale che chiudeva a ponente l'anfiteatro naturale alle spalle della città storica e del porto antico, che ancora oggi rappresentano il centro città.

Il tracciato analizzato attraversa dunque un territorio densamente urbanizzato e con molti vincoli che ne hanno storicamente ostacolato l'infrastrutturazione viaria. Fanno eccezione la citata area di S. Benigno, in cui le ampie aree venutesi a creare con gli sbancamenti sono state urbanizzate in tempi recenti con assi viari di sezione più consona al traffico attuale, e la strada sopraelevata Aldo Moro, realizzata negli anni '60, che percorre l'arco portuale dalla Foce a S. Benigno innestandosi alla vicina propaggine della rete autostradale, il casello di Ge-Ovest a Sampierdarena. L'infrastruttura ferroviaria e la metropolitana attraversano più tortuosamente il centro città in parallelo con gli assi viari ottocenteschi e novecenteschi, con le due stazioni principali (Brignole e Principe) realizzate nelle adiacenze esterne delle mura cinquecentesche.

Il centro cittadino è ad oggi già attraversato dal sistema filoviario, realizzato nei tardi anni '90, di cui si propongono alcune modifiche ed integrazioni di tracciato.

[2.2.1] L'abitato di Sampierdarena 1 / La direttrice di Via Cantore

Negli anni '30 del secolo scorso a seguito di una tormentata gestazione urbanistica viene realizzato l'asse di via Cantore, con importanti sventramenti nel tessuto esistente, fondamentale con i suoi 20 m di sezione stradale per l'attraversamento dell'intero abitato di Sampierdarena. La strada, attualmente con infrastruttura filoviaria monodirezionale, unisce la piazza Montano, dove si trova la stazione di Sampierdarena in adiacenza al Centro Commerciale Fiumara e da cui parte la direttrice secondaria della Val Polcevera, con l'area di S. Benigno dove termina l'autostrada A7 e comincia l'arco portuale storico, passando in adiacenza dell'ospedale di Villa Scassi raggiungibile direttamente con ascensore pubblico.

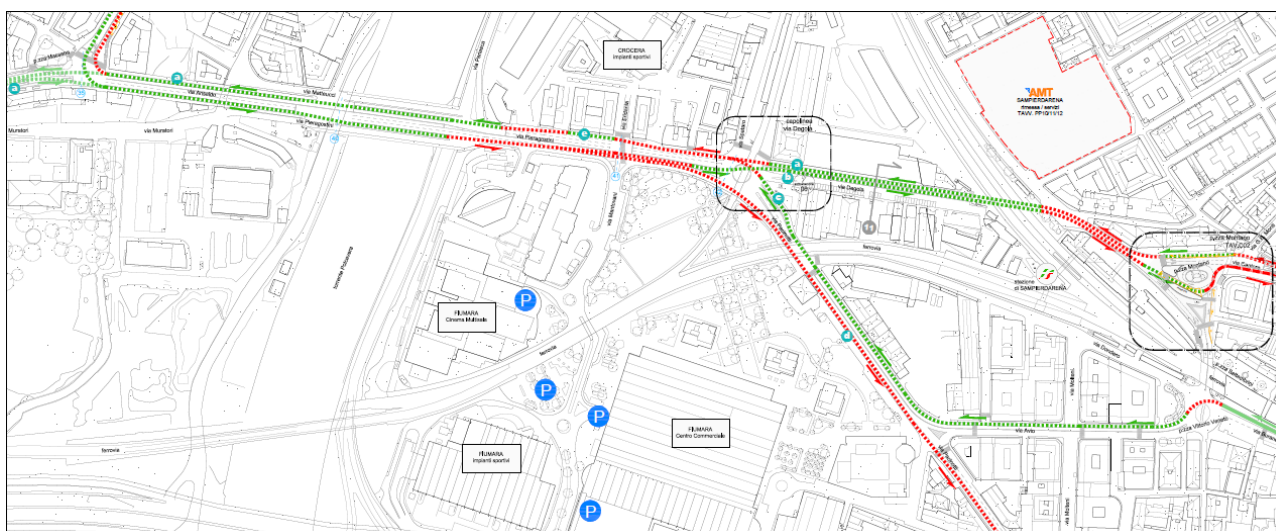


Figura 11: Tavola B09

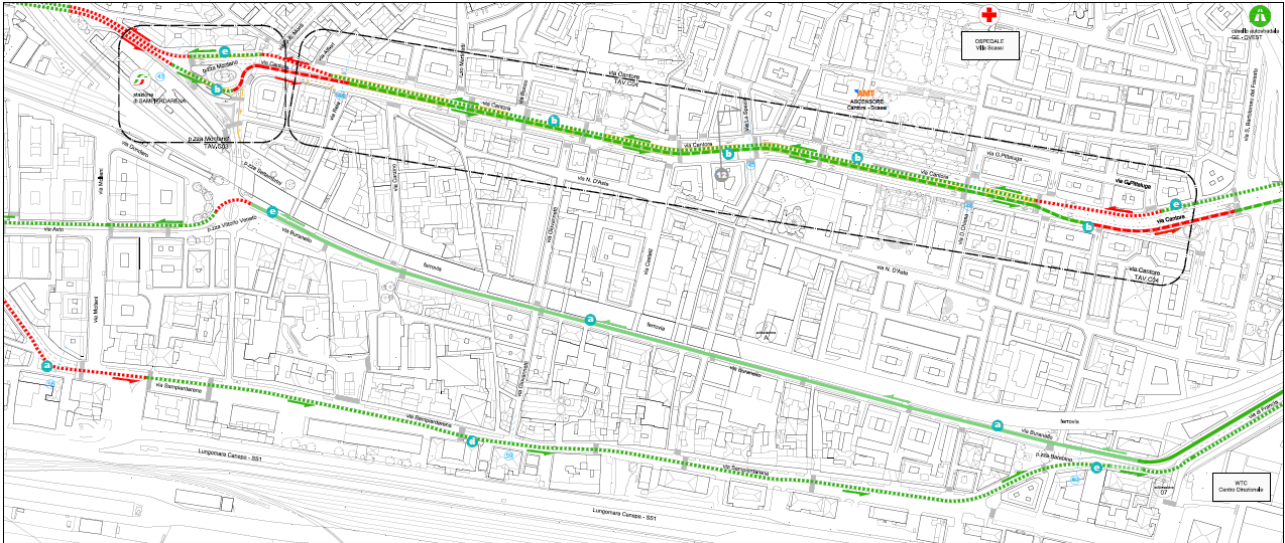


Figura 12: Tavola B10

Il tracciato filoviario oggetto del presente progetto, provenendo dal ponte sul Polcevera con via Pieragostini, attraverserebbe il capolinea intermedio di via Degola in cui viene ridisegnata la viabilità creando un doppio senso riservato al TPL, dedicandovi anche uno dei due forni di attraversamento della ferrovia per raggiungere via Reti/p.zza Montano (rif. tavole B09/B10).

In questo tratto è prevista la realizzazione di linea di alimentazione aerea, oggi non presente.

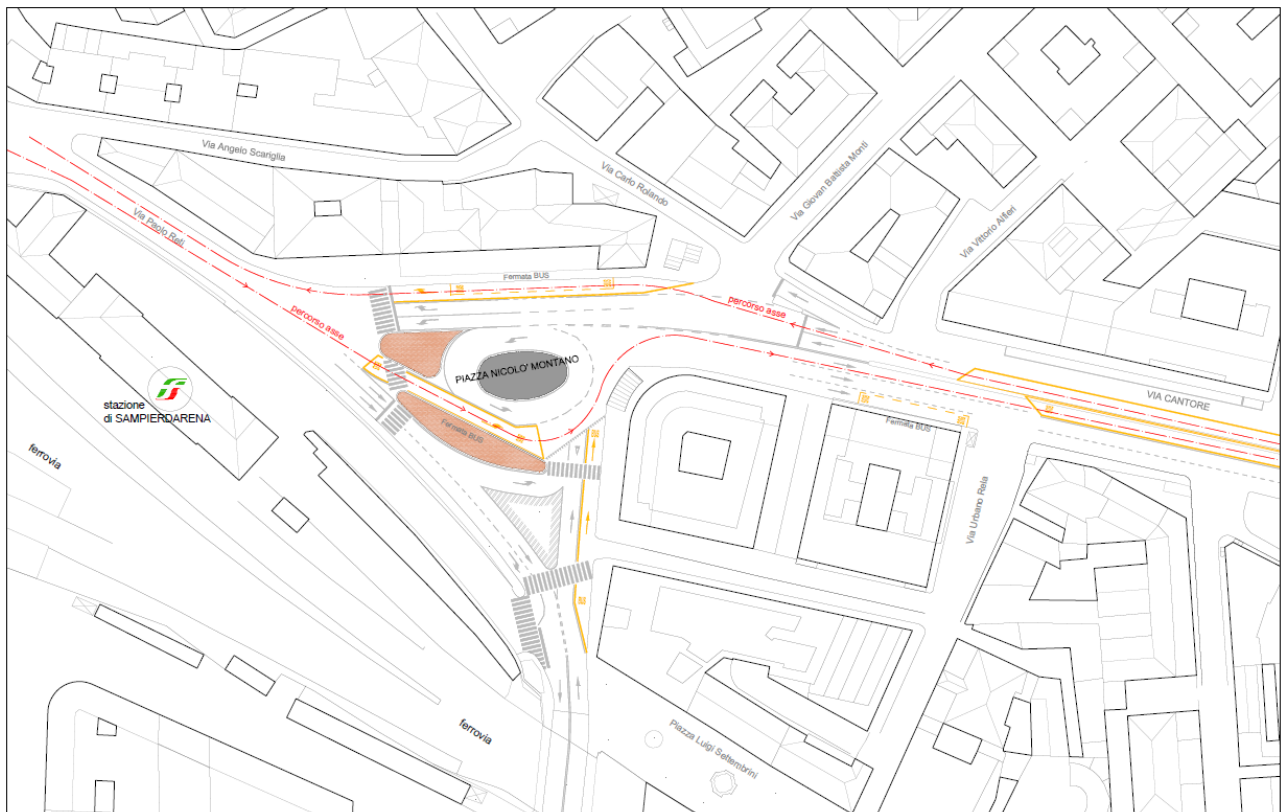


Figura 13: Tavola C02

In piazza Montano (rif. tavola C02) si propone una sensibile modifica viabilistica per migliorare il sistema semaforico e agevolare il passaggio degli Assi di forza per innestarsi sul nuovo assetto proposto per via



Cantore. Questo prevede -per l'intera direttrice- la realizzazione, in luogo dell'aiuola spartitraffico e dell'attuale saltuaria corsia riservata monodirezionale permeabile per la sosta, di una corsia riservata a centro strada nei due sensi di marcia, con fermate a isola e riduzione della doppia corsia per il traffico privato solo in corrispondenza delle tre svolte a sinistra semaforizzate.

Nel tratto terminale della strada, tra l'innesto con il casello e la rotatoria di via di Francia, le corsie riservate sono previste laterali con il sacrificio compensativo dell'aiuola spartitraffico, con un tratto in regime promiscuo per il passaggio dall'assetto centrale agli innesti con autostrada e la strada sopraelevata Aldo Moro (rif. tavola B11 sezione superiore).

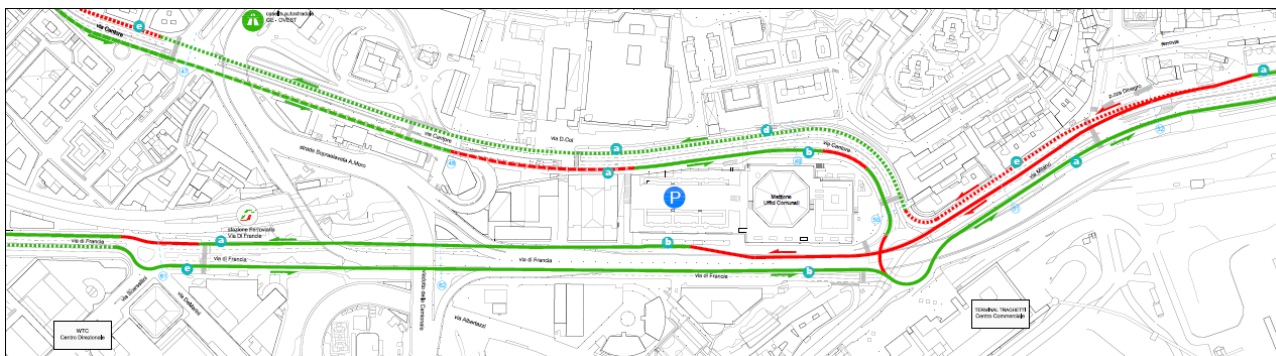


Figura 14: Tavola B11 (sezione superiore)

Attualmente il bifilare è presente nella sola direzione levante, ancorato alle facciate degli edifici: andrà implementato per alimentare la direzione ponente.

[2.2.2] L'abitato di Sampierdarena 1 / Le direttrici di Via Buranello e Via Sampierdarena

Provenendo da ponente, dopo aver attraversato il torrente Polcevera, il tracciato di progetto si biforca (rif. tavola B09) per servire le aree dell'abitato ai due lati dell'asse ferroviario, che di fatto determina una netta cesura nel tessuto del quartiere (rif. tavola B10). La parte nord è la già descritta via Cantore, la porzione meridionale interessa l'abitato più antico con strade di dimensioni più sacrificate, determinando la necessità di separare i flussi nelle due direzioni: direzione ponente lungo via Buranello e direzione levante lungo via Sampierdarena, già attualmente a senso unico.

La via Buranello è già interamente infrastrutturata per la filovia, vi si prevedono misure complementari di regolazione mirate a limitare e/o interdire (ZTL, zona 30 o altri interventi) il traffico privato non espressamente originato / destinato dalla / alla zona, con l'obiettivo di assicurare in ogni caso una elevata velocità commerciale del mezzo pubblico.

Il tracciato filoviario in direzione ponente invece, fatta eccezione per il tratto di via Pacinotti che predilige la corsia riservata solo nel verso opposto, è previsto in corsia riservata con puntuale sacrificio della sosta laddove la sede stradale - la cui sezione oscilla tra i 22 m e gli 8 m - non permette di mantenerla.

Nello sviluppo di via Pacinotti, via Avio e via Sampierdarena, è da prevedere la realizzazione di linea di alimentazione aerea (oggi non presente) sul 100% del tracciato.

[2.2.3] La circonvallazione a mare

L'intero arco portuale "storico", dal terminal traghetti al porto antico, è percorso da assi viari paralleli di sezione importante grazie ai riempimenti ed alle aree dismesse con la ricollocazione dell'attività portuale: la circonvallazione a mare (via di Francia/via Buoizzi/via Adua/via Gramsci/ via Turati/C.so Quadrio/C.so Saffi) costeggia tutto il centro storico e congiunge gli estremi "fuori porta" di S. Benigno e della Foce con tratti anche a 6 corsie, parallelamente si snoda in quota la strada sopraelevata A. Moro (in continuità con l'autostrada A7) e nel sottosuolo corre la metropolitana lungo il medesimo tracciato del tratto centrale.

Provenendo da ponente il tracciato degli Assi di forza, sdoppiato a Sampierdarena, si ricongiunge in via di Francia dopo un lungo tratto in corsia riservata che costeggia il centro direzionale di S. Benigno, già interamente alimentato da infrastruttura aerea.

Dal nodo di S. Benigno, che smista il traffico cittadino, quello diretto al terminal traghetti o al porto dalla città o dall'autostrada, la filovia percorre via Milano, via Buozzi e via Adua allo stato attuale in corsia promiscua ma in previsione in corsia riservata, con una ricalibrazione delle corsie ed un puntuale ridimensionamento degli spazi destinati alla sosta. Tale tragitto costeggia inoltre il nuovo parcheggio di interscambio, convenzionato con gli abbonati al TPL e strategico per la sua posizione per interconnettere autostrada, ferrovia e metropolitana alle porte del centro città.

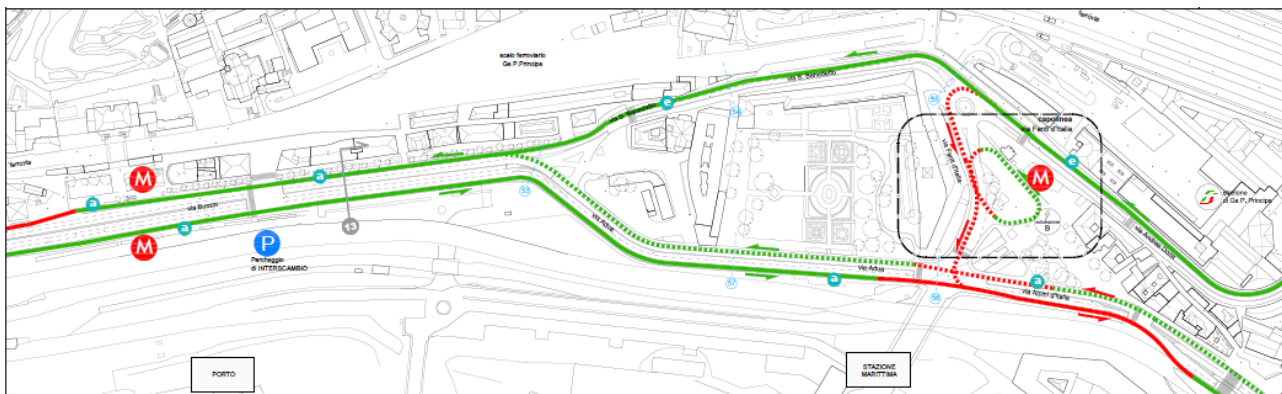


Figura 15: Tavola B11 (sezione inferiore)

Costeggiato il nodo/capolinea di via Fanti d'Italia (rif. tavola B11 sezione inferiore), che connette la stazione P. Principe con la metropolitana e determina la necessità di una porzione di corsia promiscua per permettere le svolte da / verso la Stazione Marittima, il tracciato prosegue (rif. tavola B12 sezione superiore) in corsia riservata in entrambi i sensi di marcia lungo via Gramsci fino al Capolinea di Caricamento, nel cuore del Porto Antico in prossimità dell'Acquario e della *ripa maris* storica. Il tratto terminale presenta la corsia non riservata a causa dello snodo del sottopasso e delle svolte verso i parcheggi del porto antico e verso l'interno del centro storico.

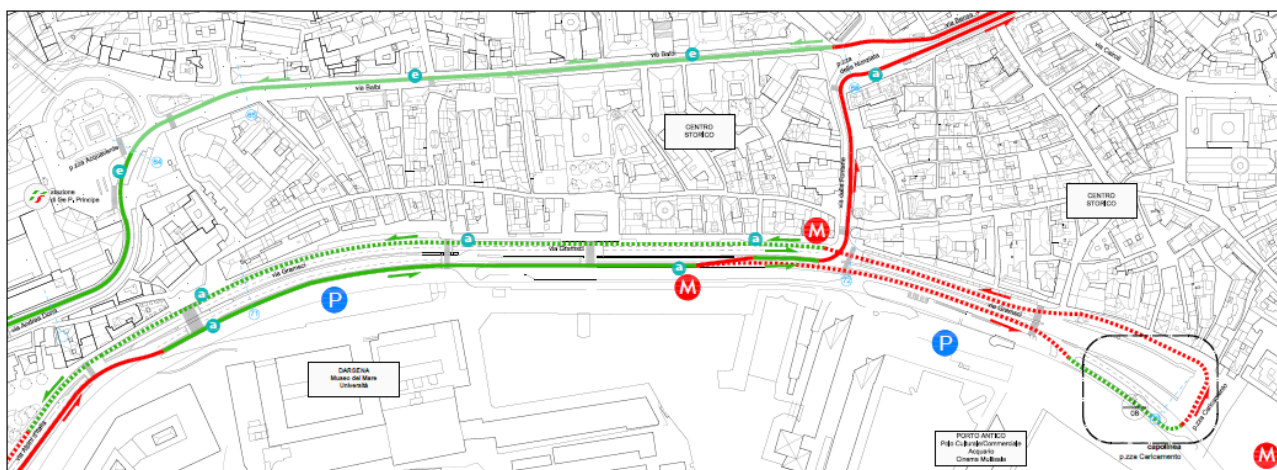


Figura 16: Tavola B12 (sezione superiore)

Il tratto di filovia in esame attualmente copre via Gramsci in direzione levante fino alla svolta verso l'interno (via delle Fontane), è pertanto da prevedere la realizzazione di linea di alimentazione aerea nel verso opposto e fino al capolinea di Caricamento.



[2.2.4] Da Porta di Vacca a Piazza De Ferrari

Il tracciato filoviario interno al centro storico ricalca l'esistente, fortemente vincolato dalle caratteristiche dimensionali delle direttrici di attraversamento del denso tessuto dell'abitato; il progetto pertanto si limita a proporre una più oculata regimentazione/limitazione del traffico privato, che agevoli ed incentivi l'utilizzo del TPL in linea con le politiche adottate recentemente in tutte le città.

Nel dettaglio si propongono nuove corsie riservate su via S. Benedetto e via A. Doria, con ridimensionamento dello spazio dedicato alla sosta, nuova corsia riservata nella galleria Garibaldi, e limitazione e/o interdizione al traffico privato nel tratto p.zza Fontane Marose / via XXV Aprile, con l'obiettivo di assicurare in ogni caso una elevata velocità commerciale del mezzo pubblico (rif. tavola B12 sezione inferiore).

Queste scelte progettuali, unitamente alle già presenti corsie riservate (Galleria Bixio in direzione ponente, via Roma) ed alle attuali limitazioni al traffico (via Balbi, p.zza De Ferrari) determinerebbero un più agevole e veloce attraversamento del centro storico da parte del TPL.

In tutti gli archi descritti nel presente paragrafo è già presente la linea di alimentazione aerea sul 100% del tracciato.

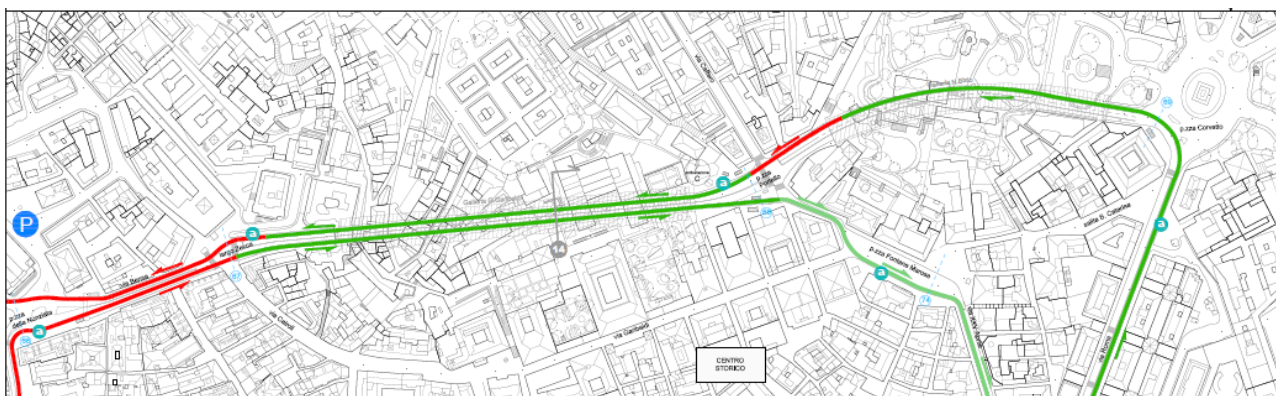


Figura 17: Tavola B12 (sezione inferiore)

[2.2.5] Via XX Settembre

Via XX Settembre (rif. tavola B13) rappresenta il principale asse viario cittadino sotto il profilo della fruizione pedonale, stante la numerosità di negozi e servizi di varia natura.

Per questo asse il progetto prevede un importante intervento di ridisegno della viabilità:

- la prima porzione (da Piazza De Ferrari a Ponte Monumentale) verrà dedicata al trasporto pubblico locale ed interdetta al traffico privato, lasciando ad esso unicamente due assi di attraversamento trasversali (Via Sofia Lomellini – Via Ceccardi e Via Fieschi – Via Vernazza);
- la seconda (da Ponte Monumentale al nodo di Brignole) verrà regolamentata secondo il seguente schema:
 - » trasporto pubblico in sede dedicata in entrambi i sensi di marcia;
 - » traffico privato consentito in direzione Brignole tra Via Foscolo e Via Maragliano;
 - » traffico privato interdetto tra Via Maragliano e Via Cesarea;
 - » traffico privato consentito in direzione Brignole tra Via Cesarea e Via Cadorna.

Tale regolamentazione permetterà di disincentivare completamente il traffico privato in attraversamento, lasciando tuttavia accessibilità (eventualmente anche sotto regime ZTL di nuova istituzione) per il traffico locale.

Dal punto di vista infrastrutturale, la revisione della regolamentazione della circolazione con conseguente



ridisegno della sezione stradale, comporterà necessariamente il revamping della linea aerea esistente.

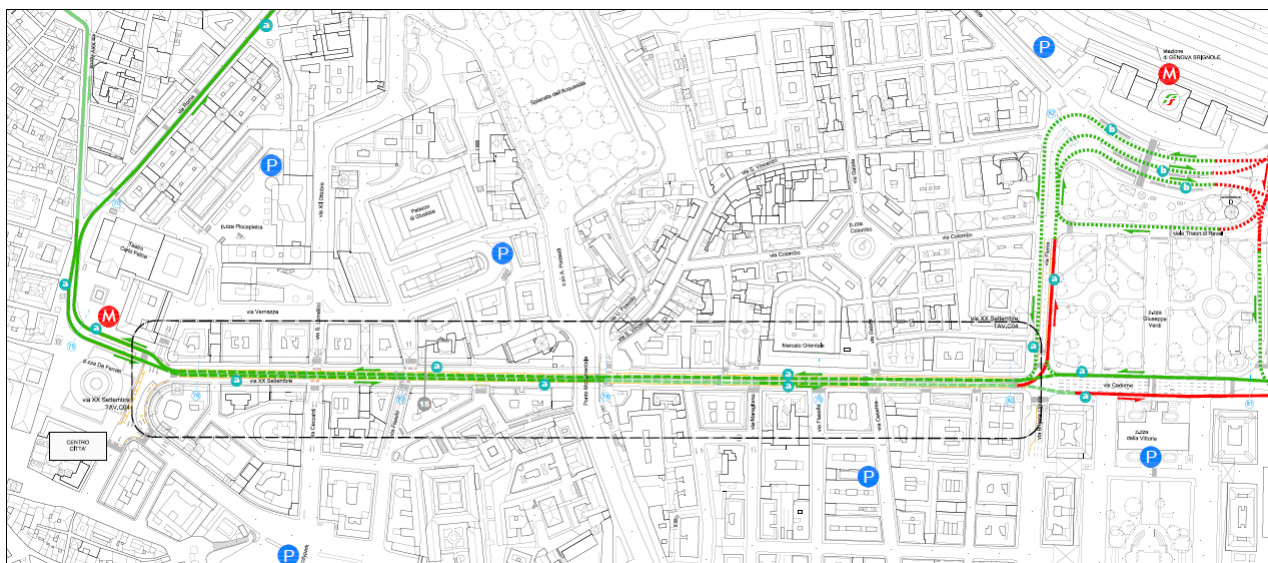


Figura 18: Tavola B13

[2.2.6] Il nodo di Brignole

Il nodo di Brignole (rif. tavola B14) rappresenta il punto centrale dell'intero sistema degli assi di forza filoviari, convergendo in quest'area la direttrice proveniente dal centro cittadino, quella del levante, le due della Val Bisagno (lungo torrente e asse di Corso Sardegna) e la diramazione verso la zona della Fiera.

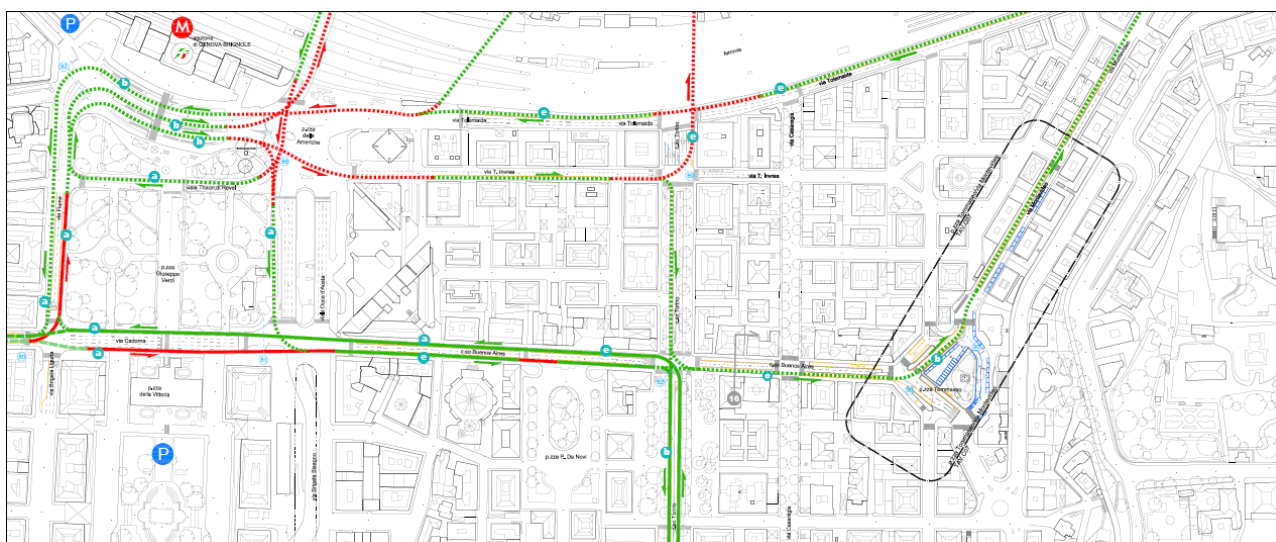


Figura 19: Tavola B14

La porzione esistente di filovia transita, proveniendo da Via XX Settembre, lungo Via Cadorna per poi imboccare Corso Buenos Aires.

Il progetto prevede di infrastrutturare completamente il nodo, ed in particolare:

- Via Fiume, in entrambe le direzioni di marcia;
- Piazza Verdi, in entrambe le direzioni di marcia;
- Viale Thaon de Revel, da Piazza delle Americhe a Via Fiume;



- Viale Duca d'Aosta, da Piazza delle Americhe all'intersezione con Via Cadorna / Corso Buenos Aires;
- Piazza delle Americhe, il vero punto di connessione tra le diverse direttrici.

Tutti i percorsi sono previsti in sede propria, con l'eccezione di Piazza delle Americhe ove è impossibile riservare una via di corsa per il sistema.

§§§

[2.3] LA VAL BISAGNO

La Val Bisagno prende il nome dal torrente Bisagno, la cui asta fluviale nasce nell'Appennino Ligure in prossimità di località Scoffera, attraversa i Comuni di Davagna, Bargagli e di Genova e sfocia nel Mar Ligure, in prossimità del quartiere denominato per l'appunto "Foce".

La valle è costituita da un territorio montano aspro con versanti ripidi e scoscesi e si sviluppa lungo il territorio con un percorso iniziale avente andamento verso sud-ovest fino all'abitato di Bargagli, virando successivamente verso ponente, attraversando i quartieri di Prato, Fontanegli, Struppa e Molassana, per poi proseguire nuovamente verso sud-ovest, attraversando i quartieri di San Gottardo, Sant'Eusebio, Staglieno Marassi-San Fruttuoso, fino alla Foce.

Amministrativamente il territorio della Val Bisagno è suddiviso in tre parti, denominato rispettivamente in Alta, Media e Bassa Val Bisagno. La porzione di territorio urbanizzata, facente parte del Comune di Genova, sono la Media e la Bassa Val Bisagno.

L'orografia aspra del territorio ai lati dell'asta fluviale comporta una distribuzione degli spazi piuttosto complessa e varia, non sempre in modo omogeneo ed ordinato, rendendo il fondovalle urbanizzato densamente abitato in entrambe le sponde del torrente.

Dal punto di vista delle infrastrutture di trasporto, l'area è attraversata da due assi principali di trasporto su cui insistono la quasi totalità degli spostamenti urbani pubblici e privati, siti rispettivamente sulla sponda destra e sulla sponda sinistra del Torrente Bisagno.

Non esistono alternative di percorso per gli spostamenti lungo l'asse della val Bisagno come invece ci sono per le porzioni costiere (Ferrovia ed Autostrada).

L'infrastrutturazione filoviaria della val Bisagno comprende due percorsi differenti: il primo, più corto e sito in sponda sinistra del Torrente Bisagno, comprende il tratto di Corso Sardegna fino al nodo di Brignole, il secondo tratto, maggiormente consistente, riguarda la sponda destra del Torrente Bisagno, dal nodo di Brignole fino al capolinea di Prato.

[2.3.1] L'asse di Corso Sardegna

L'infrastrutturazione filoviaria del tratto di Asse che riguarda corso Sardegna, parte da Piazza Galileo Ferraris, su cui verrà realizzato un nuovo capolinea, attraversa Corso Sardegna, Piazza Giusti Via Archimede, attraversa il sottopasso veicolare ferroviario interessando via Tolemaide, fino a Piazza delle Americhe ed al nodo di Brignole. La lunghezza di tale tratto di infrastruttura risulta pari a circa ml 1550.

L'asse di Corso Sardegna (rif. tavola B21), considerata la larghezza della sede stradale superiore a ml 28,00, sarà realizzato interamente in corsia dedicata a centro strada, da Piazza G. Ferraris fino a Piazza Giusti, per entrambi i versi di percorrenza.

La geometria della sede stradale consente la realizzazione di corsie per TPL aventi larghezza minima normativa e due corsie per veicoli privati per ogni senso di marcia.

Per questo tratto l'infrastrutturazione dell'asse viario comprende la realizzazione di nuove banchine di fermate ad "isola", nuove stazioni semaforiche, dotate di preferenziamento per i mezzi pubblici, soprattutto in prossimità della svolta per Corso De Stefanis, attraversamenti pedonali tutti regolamentati da semafori ed una nuova sistemazione del verde e dell'arredo urbano, che potrà garantire una suddivisione ed una protezione delle corsie da adibire a transito preferenziale per il TPL da quello privato.



Per poter consentir le svolte a sinistra attualmente presenti, sarà necessario creare corsie di accumulo per i mezzi privati di adeguata lunghezza, vedasi le svolte necessarie per via Bonifacio e per Corso De Stefanis, soprattutto per quella da realizzare ex novo in prossimità dell'area dell'ex mercato ortofrutticolo di Corso Sardegna, dove è prevista la realizzazione di un parcheggio pubblico ad esso adiacente.

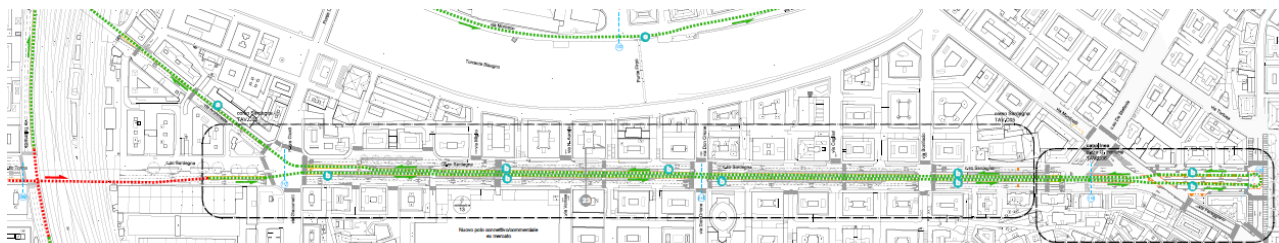


Figura 20: Tavola B21

La porzione di asse in Via Archimede sarà anch'essa in corsia riservata, a destra, in modo da sfruttare le banchine laterali esistenti, mentre per il tratto compreso dal sottopasso fino a Piazza delle Americhe sarà utilizzabile in promiscuo. La porzione di Corso Sardegna posizionata a sud di Piazza Giusti, sarà realizzata in parte in corsia riservata, in prossimità dell'incrocio Giusti, ed in parte in promiscuo.

[2.3.2] Da Brignole a Staglieno

L'infrastrutturazione del sistema maggiormente consistente per la val Bisagno riguarda la porzione che parte dal nodo di Brignole (vedi punto 2.2.6) fino al capolinea di Prato.

In questo paragrafo si considera il tratto che da Brignole attraversa Via Canevari, Via Moresco, Via Monnet, Via Bobbio, fino all'inizio di Via Piacenza, in corrispondenza del casello autostradale A7 – A12 di Genova Est (rif. tavole B21 – B22). La lunghezza di tale tratto risulta pari a circa km 3,00.

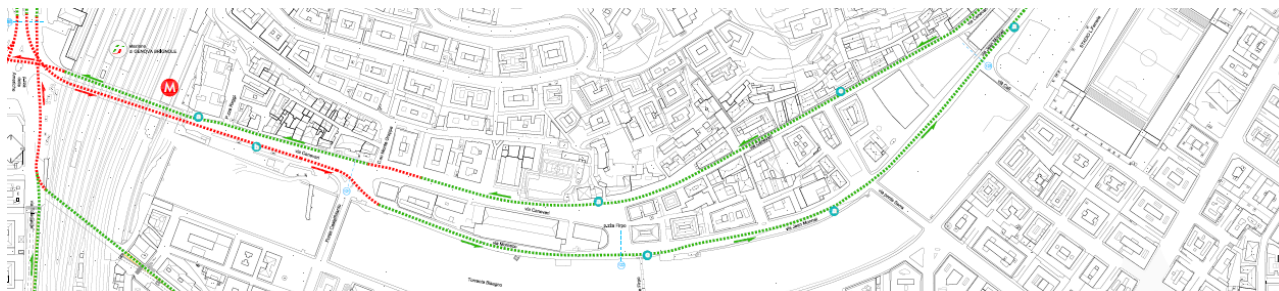


Figura 21: Tavola B21

Per la totalità di questo percorso è prevista la realizzazione di corsie dedicate al traffico del TPL per entrambi i versi di percorrenza, in quanto la larghezza della strada consente la realizzazione di almeno una corsia da adibire al traffico privato ed alcune zone da dedicare alla sosta, ad eccezione di alcuni tratti in promiscuo necessari a consentire accessi e immissioni nella rete viaria da parte dei veicoli privati.

I tratti in promiscuo sono individuabili all'inizio di via Canevari, esclusivamente nel senso di marcia verso Staglieno, per consentire le svolte verso i quartieri posti sulla sponda sinistra della valle, in via Canevari in prossimità dell'incrocio con Corso Montegrappa, in via Bobbio, in prossimità dell'incrocio di Via Montaldo, della rimessa AMT e dell'immissione del casello dell'autostrada.

Superato il cimitero monumentale di Staglieno, la sede stradale si restringe notevolmente, per cui risulta necessario realizzare almeno una corsia ad uso promiscuo in direzione verso Prato a partire dal cimitero stesso, ad una distanza di circa 150 m dal ponte Monteverde.

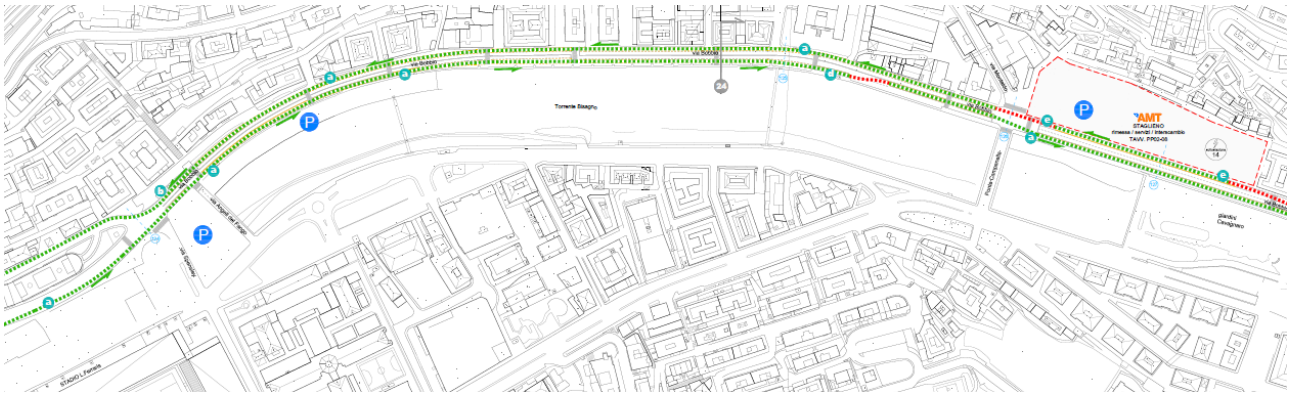


Figura 22: Tavola B22 (sezione superiore)

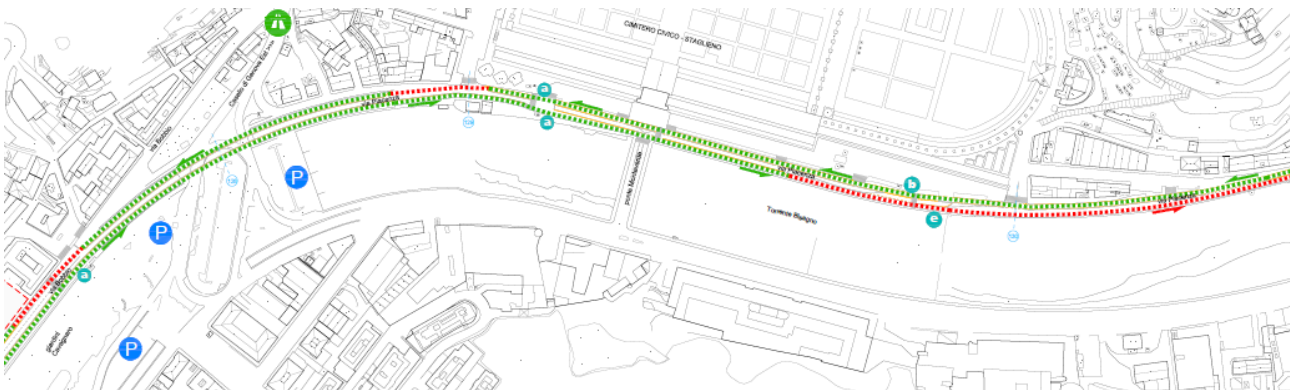


Figura 23: Tavola B22 (sezione inferiore)

Per il tratto di via Bobbio che va dall'incrocio con Via Montaldo, fino a Staglieno, Ponte Monteverde, non cambia in maniera sostanziale la geometria stradale attuale ad eccezione dell'infrastrutturazione filoviaria aerea.

[2.3.3] Da Staglieno a Molassana

Il tratto di strada compreso fra i quartieri di Staglieno e Molassana risulta quello maggiormente complesso per l'infrastrutturazione, a causa dell'elevata densità dell'edificato, a fronte de spazi esigui. Questo tratto stradale comprende Via Piacenza, Via Emilia e Via Molassana, per una lunghezza pari a circa 3,70 km.

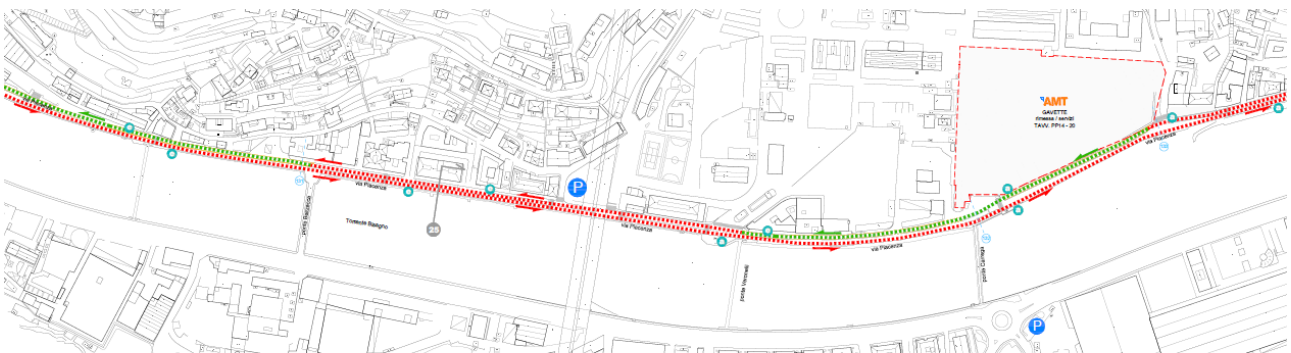


Figura 24: Tavola B23 (sezione superiore)

La geometria stradale consente l'inserimento di una unica corsia dedicata, nel verso di percorrenza che va da Molassana a Staglieno, a condizione di adibire a zone a traffico limitato per i residenti nel tratto stradale



compreso dalla rotatoria di Molassana in corrispondenza di Via Geirato prosegue in via Piacenza fino al Ponte Feritore. Dal ponte Feritore fino a Staglieno si avrà una corsia dedicata ad eccezione dei tratti compresi fra il ponte Guglielmotti fino allo svincolo di Via Lodi, e fra Ponte Veronelli (pedonale) e Ponte Bezzecca, in prossimità di Rimesse delle Gavette. Le corsie promiscue sono necessarie per consentire gli accessi agli abitati posti nelle alture, per cui Via Lodi e Via delle Gavette sono gli unici passaggi.

Quanto sopra detto è esplicitamente contenuto nelle tavole B23 e B24, di cui si riportano di seguito degli estratti.

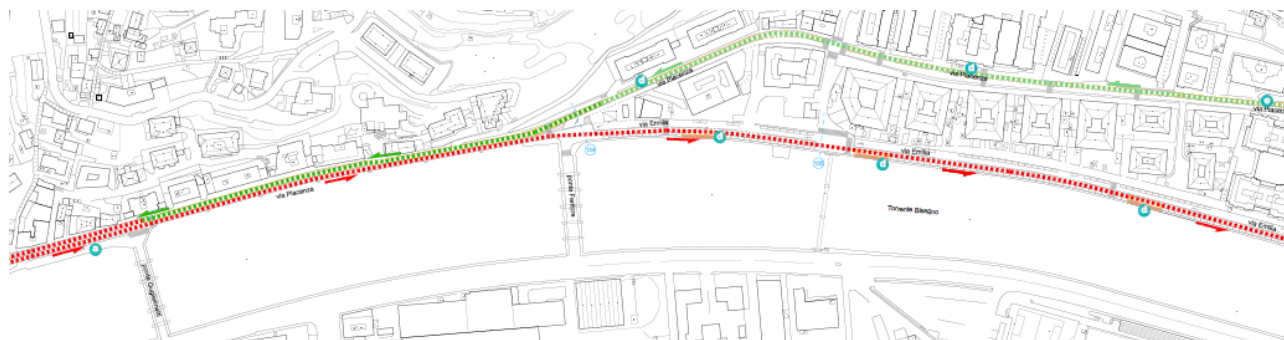


Figura 25: Tavola B23 (sezione inferiore)

Per quanto riguarda il percorso inverso, che va da Staglieno fino a Molassana, il tracciato dell'asse sarà completamente ad uso promiscuo, ad eccezione del tratto compreso fra la rotatoria di via Emilia / via Molassana e la rotatoria di via Geirato, che sarà destinato a Traffico per il TPL.

Per realizzare la ZTL in Via Piacenza è necessario inserire il doppio senso di marcia in Via Emilia, la cui geometria lo consente, oltre che procedere alla redistribuzione dei parcheggi nel senso longitudinale alla carreggiata.

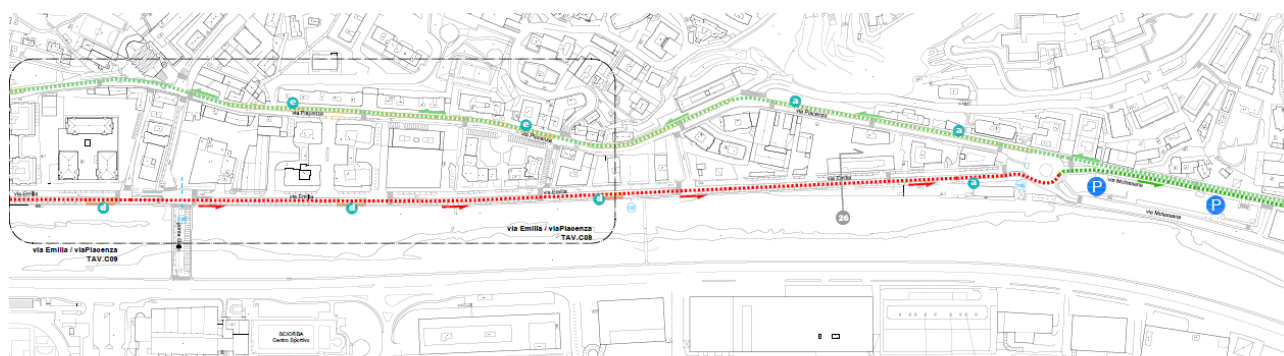


Figura 26: Tavola B24 (sezione superiore)

[2.3.4] Da Molassana a Prato

Il tratto terminale dell'asse è compreso fra la rotatoria di via Geirato ovvero Largo Paolo Boccardo, fino a Prato, e comprende la seconda parte di via Molassana, Via Struppa e Via Cardinale per una lunghezza pari a circa 3,70 km.

La porzione iniziale di tale tratto, con lunghezza pari a circa 400 m, sarà per la parte iniziale, ad uso promiscuo per entrambi i sensi di marcia, essendo la sede stradale molto stretta (rif. tavole B24).

Successivamente, proseguendo verso Prato, è possibile l'inserimento di una corsia dedicata al TPL nel senso di marcia con direzione verso il centro città, ed in alcuni punti di via Struppa la geometria della sede stradale consente l'inserimento di due corsie dedicate al traffico del TPL (rif. tavole B25).

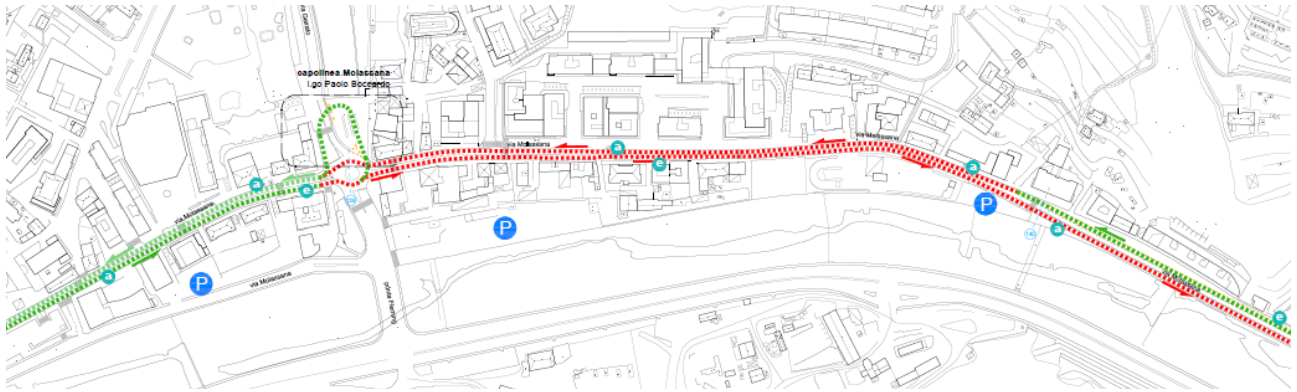


Figura 27: Tavola B24 (sezione inferiore)



Figura 28: Tavola B25

In prossimità dell'incrocio con via di Creto, precisamente nel tratto fra l'edificio dei Poliambulatori ASL denominato Istituto Doria, e Via Cardinale, il tratto stradale sarà necessariamente ad uso promiscuo per poi avere nuovamente la possibilità di inserire una corsia dedicata al TPL dal Ponte di via Rosata fino al Ponte della Canova.

Il tratto di via Struppa compreso fra il Ponte della Canova fino al capolinea di Prato sarà adibito ad uso promiscuo (rif. tavole B26).

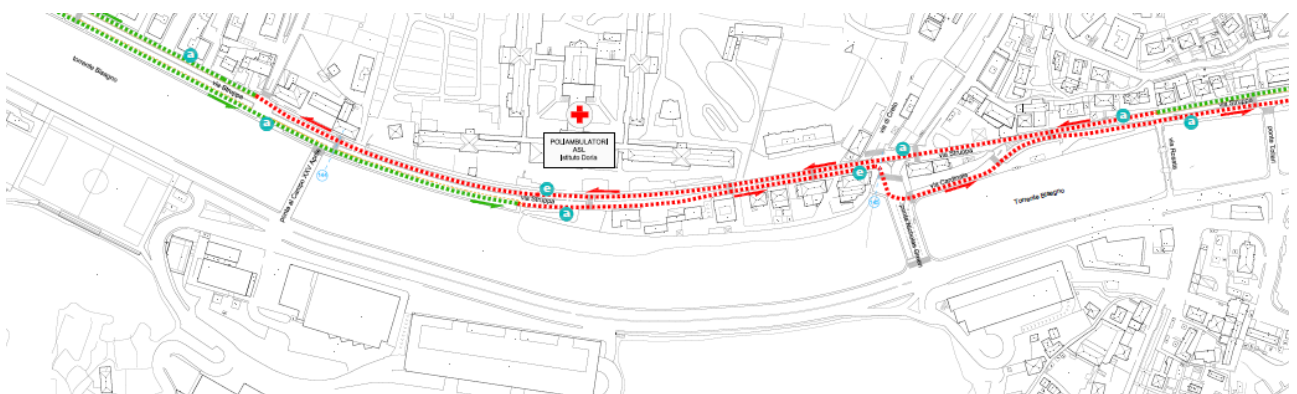


Figura 29: Tavola B25

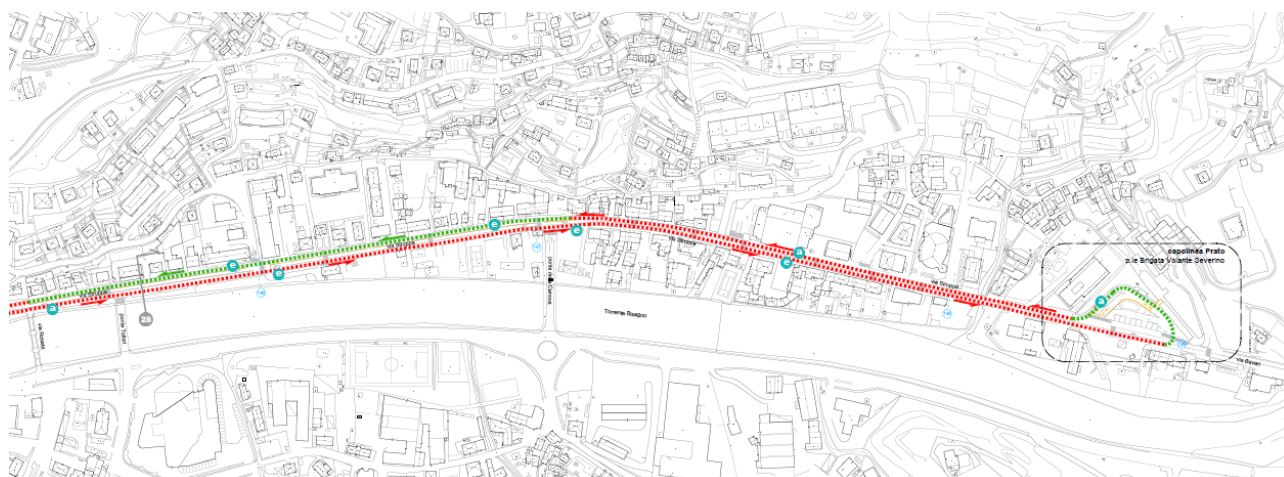


Figura 30: Tavola B26

§§§

[2.4] IL LEVANTE CITTADINO

L'area del levante cittadino genovese, intesa in questa sede come la porzione di territorio comunale tra la zona della Foce e il confine con il Comune di Bogliasco, è caratterizzata – analogamente alla parte di ponente – da una orografia aspra, con l'arco Appenninico immediatamente a ridosso della linea di costa. In questo caso però, il tessuto urbanistico è quasi esclusivamente di tipo residenziale di densità abitativa medio-alta, con due realtà di assoluto rilievo in termini di servizi quali gli ospedali San Martino e Gaslini.

Dal punto di vista delle infrastrutture di trasporto, l'area è caratterizzata da due assi di trasporto principali (Via Aurelia, lungo la linea di costa, e l'asse pedemontano di Corso Europa) su cui (sul secondo in particolar modo) insistono la quasi totalità degli spostamenti urbani pubblici e privati di attraversamento.

[2.4.1] La zona della Foce e della Fiera

Come precedentemente detto, il nodo di Brignole rappresenta il punto focale del sistema degli assi, convergendo in quest'area le diverse direttrici della Val Bisagno, del centro cittadino e del levante.

In particolare, per quanto riguarda il levante, oltre alla direttrice principale di Corso Gastaldi – Corso Europa trattata nel seguito, il sistema filoviario insiste anche nel quartiere della Foce per arrivare in zona Fiera.

Attualmente la linea filoviaria esistente, attraversato l'asse di Viale Brigate Partigiane, imbocca Corso Buenos Aires per poi innestarsi su Corso Torino e fare capolinea nella parte terminale denominata Via Rimassa. Solo la parte di Corso Buenos Aires è in sede propria, mentre in Corso Torino e Via Rimassa la linea è in promiscuo con la viabilità privata.

Lo stato di progetto (rif. tavola B15) prevede invece la realizzazione di una sede riservata per il trasporto pubblico sull'intero sviluppo di Corso Torino e Via Rimassa, l'eliminazione dell'area di capolinea di Via Rimassa e la prosecuzione dell'asse filoviario in Corso Marconi (in sede propria in entrambi i sensi di marcia ad eccezione di un breve tratto all'imbocco della rotatoria Marconi / Brigate Partigiane / Sopraelevata Aldo Moro, per poi attestarsi con una nuova area di capolinea in Piazzale Kennedy (ingresso della Fiera del Mare). Questa scelta assumerà una rilevanza particolare in ottica futura, in considerazione dei lavori (in fase di avvio) di riqualificazione dell'intera zona della Fiera con la realizzazione del progetto del nuovo Waterfront.

La zona nord del quartiere della Foce (rif. tavola B14 e sezione superiore tavola B16) sarà interessata anche dalla realizzazione di nuove porzioni di filovia.

Ad oggi, in direzione levante la linea 17 (principale linea del levante cittadino), dopo aver effettuato il transito in stazione Brignole, imbocca Via Invrea, attraversa Piazza Alimonda, Via Odessa e con una svolta

abbastanza critica si innesta nel secondo tratto di Via Montevideo, ove è presente una corsia riservata sulla porzione sinistra della carreggiata fino all'incrocio con Via Tolemaide e, successivamente, in Corso Gastaldi.



Figura 31: Tavola B15

In direzione opposta, in Corso Gastaldi il trasporto pubblico locale è in sede propria sul lato destro e tale assetto permane nella successiva Via Tolemaide fino alla stazione Brignole.

Il progetto prevede un cambiamento significativo di questa zona della città.

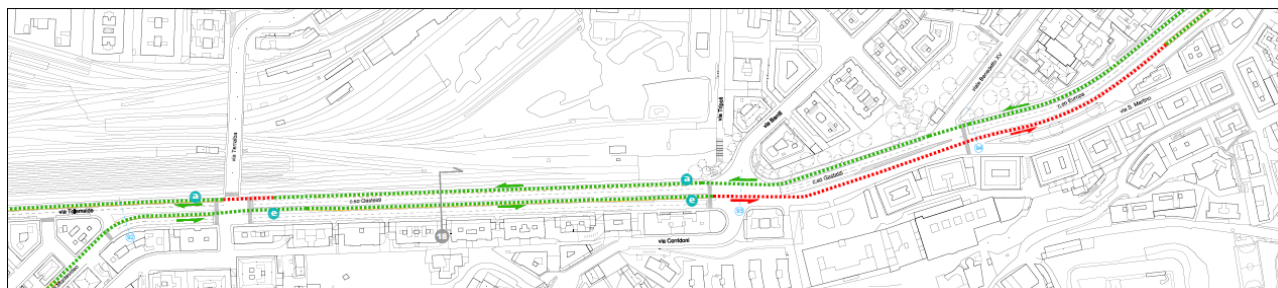


Figura 32: Tavola B16 (sezione superiore)

Verranno infatti infrastrutturate le seguenti porzioni di strade:

- Via Invrea, nel tratto tra Piazza delle Americhe e Corso Torino: la sede stradale di ampie dimensioni (senso unico in direzione levante per 3 corsie di marcia) consente la conferma dell'attuale sede protetta, che si interromperà in misura tale da permettere la svolta a sinistra verso Corso Sardegna;
- l'intera Via Tolemaide dall'incrocio con Corso Gastaldi / Via Montevideo a Piazza delle Americhe (senso unico in direzione centro per 3 corsie di marcia): anche in questo caso l'esistente sede protetta viene integralmente confermata;
- il tratto terminale di Corso Buenos Aires (da Corso Torino a Piazza Tommaseo), oggi non coperto da linea aerea;
- Piazza Tommaseo: la piazza sarà oggetto di un significativo intervento viabilistico, con il ridisegno dell'intero schema di circolazione. Il progetto prevede infatti la realizzazione di un impianto semaforico tale da permettere al filobus la svolta a sinistra con un tempo di manovra dedicato. Tale soluzione è stata scelta per permettere un innesto diretto dell'asse (oggi non possibile) su Via Montevideo, facendolo attestare in sede riservata sul lato sinistro della carreggiata e creando pertanto



una continuità con il successivo tratto della strada, oggi regolamentato con il medesimo schema.

Tale soluzione consente di risolvere una delle maggiori criticità del levante genovese, ovvero l'attuale immissione da Via Odessa in Via Montevideo e di includere la zona di Piazza Tommaseo nel percorso di collegamento tra il centro cittadino ed il levante genovese.

In tutti gli archi descritti nel presente paragrafo è prevista la realizzazione di linea di alimentazione aerea (oggi presente unicamente su parte di Corso Buenos Aires e Corso Torino) sul 100% del tracciato.

[2.4.2] Dalla Foce a San Martino

A partire dall'intersezione Via Montevideo / Via Tolemaide / Corso Gastaldi, e fino alla zona dell'ospedale San Martino (incrocio con Via Mosso / Via Scribanti), la sezione stradale mantiene l'assetto attuale (rif. tavola B16 sezione inferiore):

- In direzione levante, 2 corsie per il traffico privato e 1 corsia riservata per il trasporto pubblico sul lato sinistro, con l'eccezione del tratto Tra Via Barrili e Via San Martino;
- In direzione centro, l'asse si attesta all'intersezione semaforica Mosso / Scribanti sul lato sinistro. Successivamente, si attesta sul lato destro della carreggiata in sede propria, con l'eccezione del tratto in corrispondenza di Via Pastore per consentire la svolta a destra ai veicoli diretti all'ospedale. Tale assetto viene poi mantenuto per tutto Corso Gastaldi fino all'imbocco di Via Tolemaide.

Lo schema di circolazione attuale viene confermato in sede di progetto.

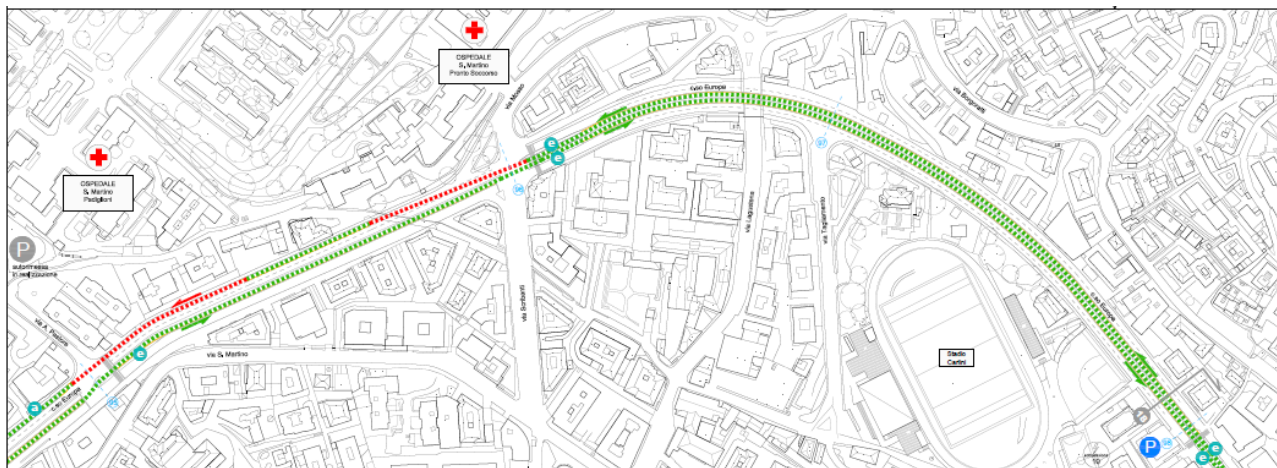


Figura 33: Tavola B16 (sezione inferiore)

In tutti gli archi descritti nel presente paragrafo è prevista la realizzazione di linea di alimentazione aerea (oggi non presente) sul 100% del tracciato.

[2.4.3] Da San Martino a Quarto

Per tutto il primo tratto di Corso Europa compreso tra l'intersezione Mosso / Scribanti e Via Shelley, di lunghezza pari a circa 1.900 m (rif. tavola B16 sezione inferiore e intera tavola B17), allo stato attuale la sezione stradale è caratterizzata da 1 corsia riservata sul lato sinistro e 2 corsie per il traffico privato per ogni senso di marcia.

Tale assetto viene confermato in sede di progetto.

Successivamente, il progetto prevede la conferma del transito in entrambe le direzioni di marcia sulle rampe di accesso al cavalcavia di Via Carrara (rif. tavola B17 sezione inferiore), con fermata all'altezza dell'intersezione. Le dimensioni della sezione stradale necessariamente obbligano un percorso in promiscuo



con il traffico provato.



Figura 34: Tavola B17 (sezione superiore)

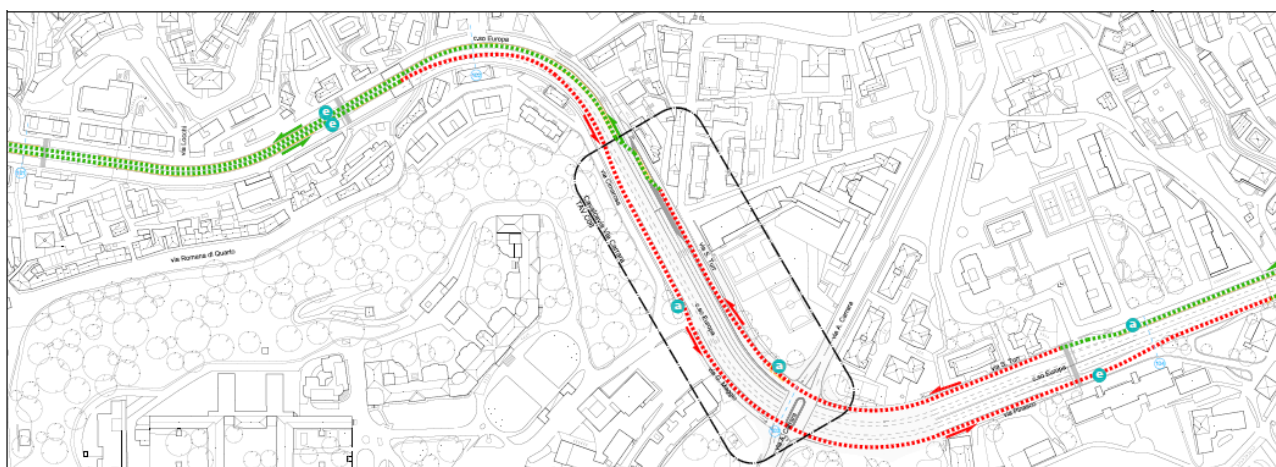


Figura 35: Tavola B17 (sezione inferiore)



Figura 36: Vista aerea del cavalcavia di Via Carrara.

In sede di progetto è stata valutata una alternativa progettuale, risultata non attuabile, relativa al transito lungo Corso Europa evitando il passaggio sul cavalcavia: tenuto conto che le fermate in corrispondenza del cavalcavia sono a servizio di importanti poli attrattori situati in zona (sede della Città Metropolitana, polo ambulatoriale della ASL3, scuole superiori, Ospedale Gaslini), nonché nodi di interscambio con le linee collinari, spostarle ad una diversa quota (anche prevedendo impianti di risalita quali ascensori o scale mobili)

avrebbe portato a un significativo peggioramento dell'accessibilità al sistema.

Nel tratto successivo (circa 1,1 km) tra il cavalcavia di via Carrara ed il cavalcavia di accesso al casello autostradale A12 di Genova Nervi, il progetto prevede la istituzione di una nuova sede protetta sul lato destro della carreggiata per entrambi i sensi di marcia.

In prossimità del casello autostradale (area di Via Tigullio) è prevista la realizzazione di un nuovo polo per la logistica (deposito), di un parcheggio di interscambio per intercettare i flussi in uscita dalla autostrada e di un'area di capolinea (rif. tavola B18).

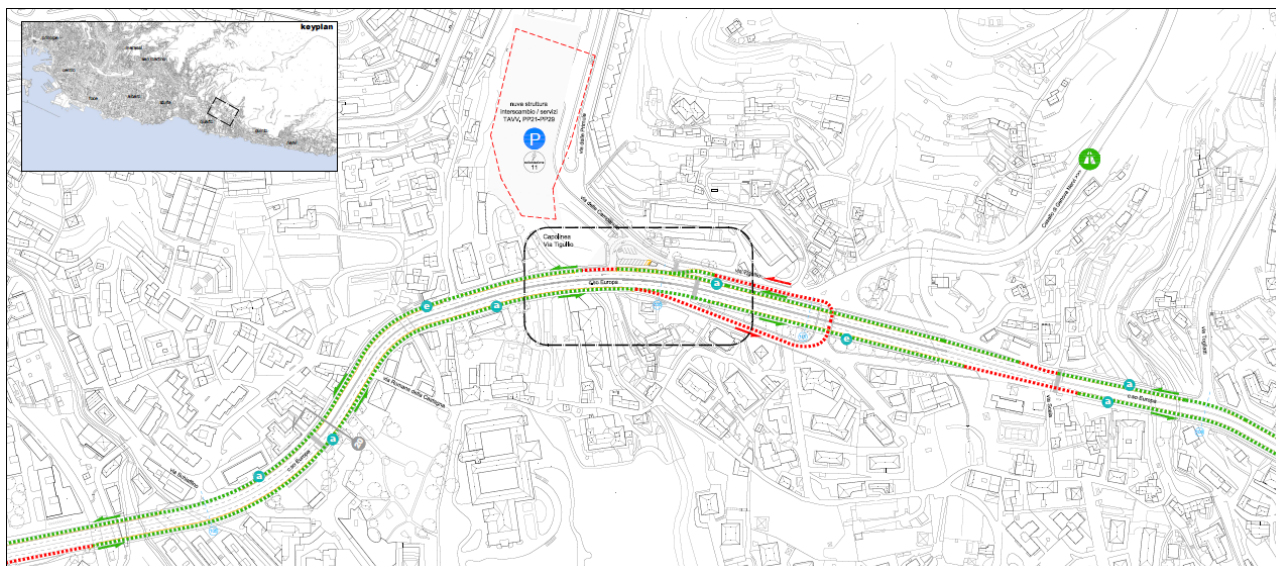


Figura 37: Tavola B18

In tutti gli archi descritti nel presente paragrafo è prevista la realizzazione di linea di alimentazione aerea (oggi non presente) sul 100% del tracciato.

[2.4.4] Da Quarto a Nervi

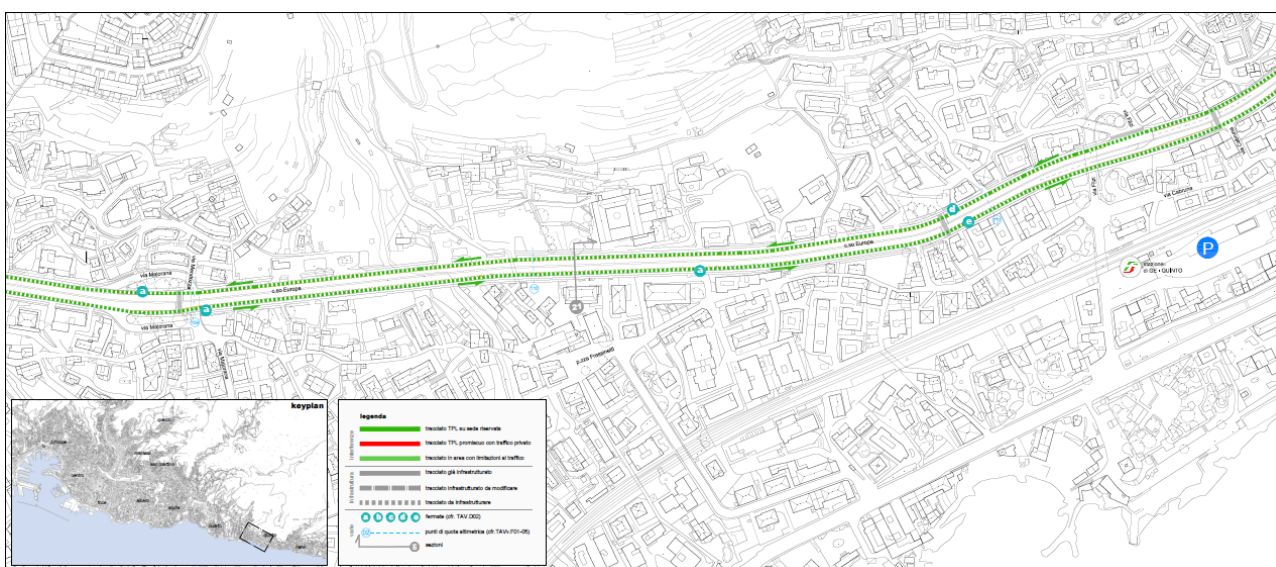


Figura 38: Tavola B19

Per il tratto terminale dell'asse di levante, pari a circa 2,0 km (rif. tavole B19 e B20), il progetto presenta la



realizzazione di una nuova sede riservata per il trasporto pubblico sul lato destro della carreggiata in entrambi i sensi di marcia.

Giunta in prossimità dell'abitato di Nervi, la linea filoviaria lascia Corso Europa per scendere in Via Oberdan e successivamente imboccare Via del Commercio ove è previsto lo spazio terminale di capolinea. Quest'ultimo breve tratto, stante le ridotte dimensioni stradali, viene svolto in promiscuo con il traffico privato.

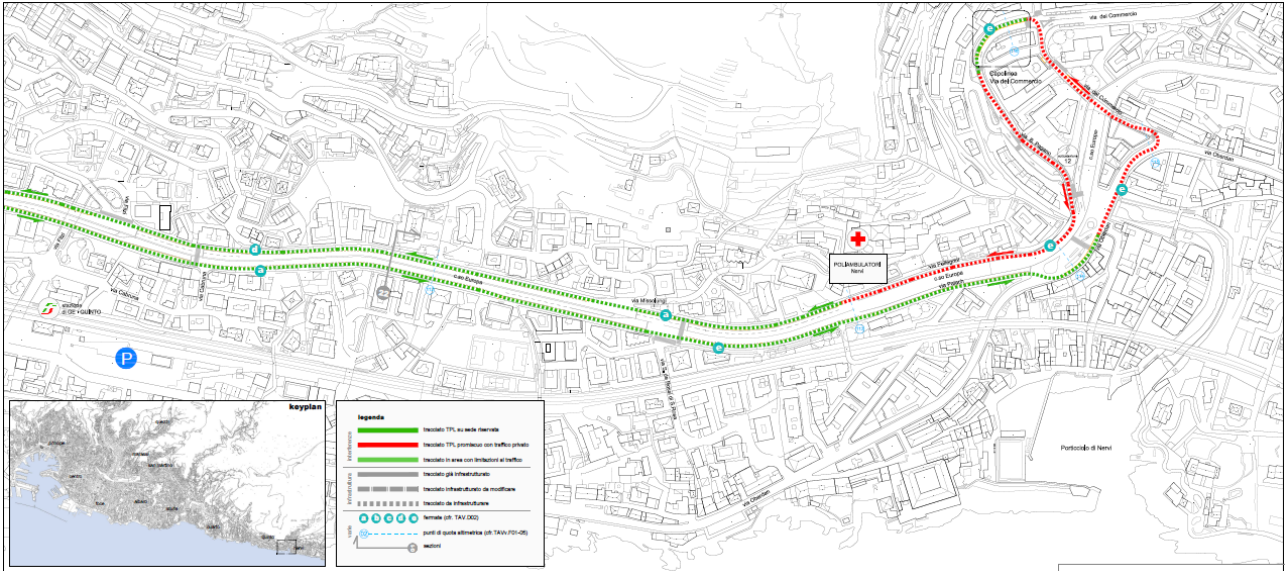


Figura 39: Tavola B20

In tutti gli archi descritti nel presente paragrafo è prevista la realizzazione di linea di alimentazione aerea (oggi non presente) sul 100% del tracciato.

§§§