

# ANALISI SINTETICA DEI PUMS CITTÀ METROPOLITANA DI GENOVA

REPORT 2023



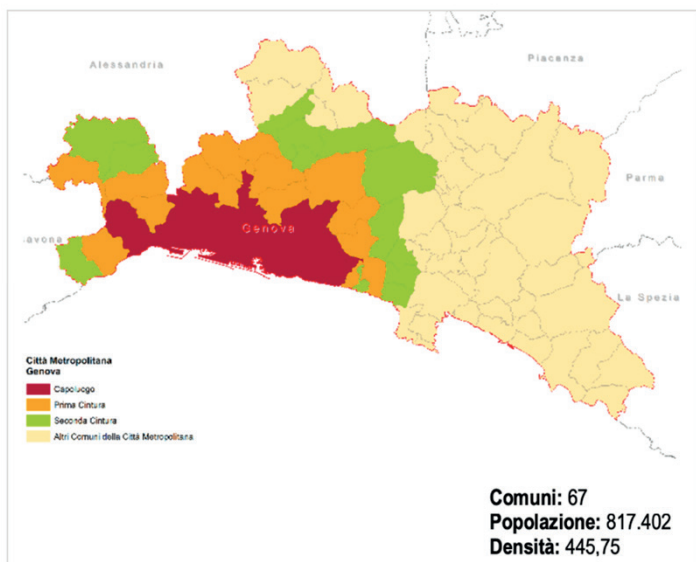


# Sommario

<b>GENOVA</b> .....	<b>4</b>
Stato di approvazione .....	4
Strategie prioritarie .....	4
Scenari.....	5
Intermodalità.....	5
Trasporto pubblico .....	7
La ferrovia metropolitana (Linea "F").....	9
Linea metropolitana (Linea "M").....	10
La linea di Levante (Linea "L") .....	11
La linea della Val Bisagno (Linea "VB").....	12
La linea del Centro (Linea "C") .....	13
La linea del Ponente (Linea "P").....	13
Elettrificazione del trasporto pubblico su gomma .....	14
Mobilità dolce .....	14
Mobilità condivisa .....	16
Trasporto privato.....	16
Sviluppo della mobilità elettrica .....	16
Regolazione della circolazione .....	17
Logistica .....	17

# GENOVA

## Città metropolitana di Genova



## Stato di approvazione

La [Città metropolitana](#) ha approvato il 31 luglio 2019 il PUMS. Il Comune ne ha condiviso i contenuti e quindi non ha prodotto un proprio piano.

## Strategie prioritarie

Il PUMS definisce i suoi "assi strategici":

- » STRATEGIA 1: INTEGRARE I SISTEMI DI TRASPORTO E DARE COERENZA AL SISTEMA DELLA SOSTA PUNTANDO SULL'INTERSCAMBIO MODALE
- » STRATEGIA 2: RAFFORZARE IL TRASPORTO PUBBLICO E MIGLIORARE LA QUALITÀ DEL SERVIZIO
- » STRATEGIA 3: INTEGRARE LA MOBILITÀ DOLCE CON GLI ALTRI SISTEMI DI TRASPORTO
- » STRATEGIA 4: SVILUPPARE NUOVI SISTEMI DI SHARING, MOBILITY MANAGEMENT E SOLUZIONI SMART: INFOMOBILITY
- » STRATEGIA 5: RINNOVARE IL PARCO CON INTRODUZIONE DI MEZZI A BASSO IMPATTO AMBIENTALE, SVILUPPARE LA MOBILITÀ ELETTRICA
- » STRATEGIA 6: UNA NUOVA LOGISTICA DELLE MERCI URBANE
- » STRATEGIA 7: ADEGUARE LA RETE E DIFFONDERE LA CULTURA DELLA SICUREZZA DELLA MOBILITÀ E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

## Scenari

Lo Scenario di riferimento (SR) è lo scenario che si configurerebbe qualora non fossero attuate le strategie del PUMS: è lo scenario che si verifica per la naturale evoluzione del sistema e per effetto degli interventi realizzati – sul sistema dei trasporti e della mobilità – da altri piani sovraordinati.

Sono previsti tre Scenari di Piano:

Lo scenario 1 comprende l'elenco pressoché completo degli interventi (infrastrutturali e non) considerati prioritari dall'Amministrazione. Essi annoverano sia opere da sviluppare nel capoluogo che nel comprensorio e fanno riferimento ad azioni multimodali (TPL su ferro e gomma, circolazione privata, pedonalità e ciclabilità, sharing e pooling) e intermodali (parcheggi di interscambio, organizzazione capilinea e hub, riassetto delle linee di adduzione del TPL).

Lo scenario 2 presenta gli stessi interventi dello scenario 1, ma con la sola esclusione delle Linee di forza del TPL del Centro C e del Ponente P. Tale scenario è stato costruito al fine di valutare l'incidenza sul totale delle due linee citate e per verificare il valore aggiunto conseguente alla sinergia fra le 4 linee, qualora venissero realizzate interamente.

Lo scenario 3 propone la realizzazione delle 4 linee di forza, ma a differenza dello scenario 1, non considera la realizzazione dei parcheggi di interscambio del comprensorio metropolitano, parte essenziale del sistema di mobilità. Lo scenario 3 è stato costruito per identificare il contributo del sistema di interscambio dell'area metropolitana e per valutare le differenze tra la sua effettiva e mancata realizzazione.

## Intermodalità

Il sistema della sosta deve essere in grado di intercettare i flussi di traffico privato alla cornice delle aree urbane: le linee strategiche devono pertanto orientarsi sulla previsione di parcheggi di interscambio e sulla regolazione dell'accesso alle aree centrali. Il sistema della sosta comprende diverse tipologie di impianti e attrezzature per la sosta e di bisogni ai quali il Piano deve dare risposte adeguate.

La tipologia di **sosta di interscambio** è quella che ha maggiori riflessi sull'intero sistema della mobilità urbana al fine della sostenibilità, costituendo uno dei pilastri per la diffusione dell'uso di mezzi pubblici a basso impatto.

Le azioni del PUMS per il Comune di Genova prevedono parcheggi di interscambio che colleghino i grandi flussi di traffico privato (soprattutto autostradale) alle linee di forza del trasporto pubblico: parcheggi ad alta capacità in corrispondenza dei grandi flussi veicolari (principali caselli autostradali e grandi direttrici urbane) e rete di parcheggi di minore capacità negli innesti possibili alla rete delle linee di forza.

Occorre garantire integrazioni funzionali fra i trasporti pubblici e fra trasporto pubblico e privato (es. tariffe agevolate per i parcheggi di interscambio e della mobilità condivisa per gli utilizzatori del trasporto pubblico, specialmente in abbonamento). Deve essere infine assicurata una elevata "qualità" (fluidità, velocità, comfort) dei nodi di interscambio: garantire una percorrenza pedonale rapida (obiettivo 5 minuti) sicura e confortevole.

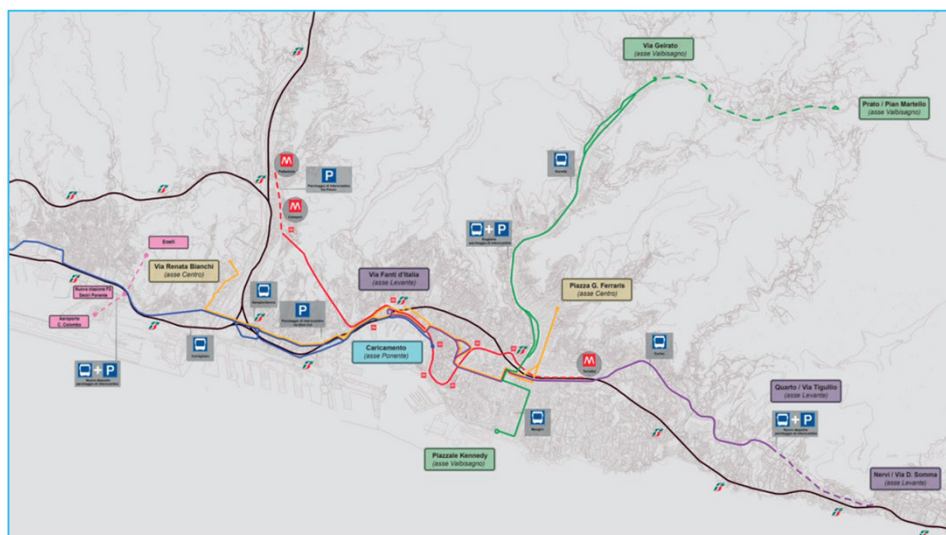
In particolare sono previste queste azioni per il capoluogo genovese:

- » La rete dei parcheggi di interscambio deve essere complementare alla rete delle linee di forza, e si articolerà su due livelli:
- » Grandi parcheggi (con capacità fino a 1000 posti auto) in corrispondenza delle grandi direttrici urbane, dei maggiori caselli autostradali e dell'inserimento nelle linee di forza del trasporto pubblico locale, in modo che tutti i flussi autostradali incontrino un grande parcheggio di interscambio in prossimità del casello, e così le grandi direttrici stradali di accesso al centro (dalla periferia e dall'esterno).
- » Parcheggi di minore capacità in corrispondenza delle fermate delle linee di forza, funzionali a una maggiore adduzione di traffico e rispondenti anche a esigenze e iniziative locali.

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

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

## integrazione dei sistemi di trasporto e interscambio modale



**Levante:**  
uscita casello GE Nervi

**Val Bisagno:**  
uscita casello GE Est

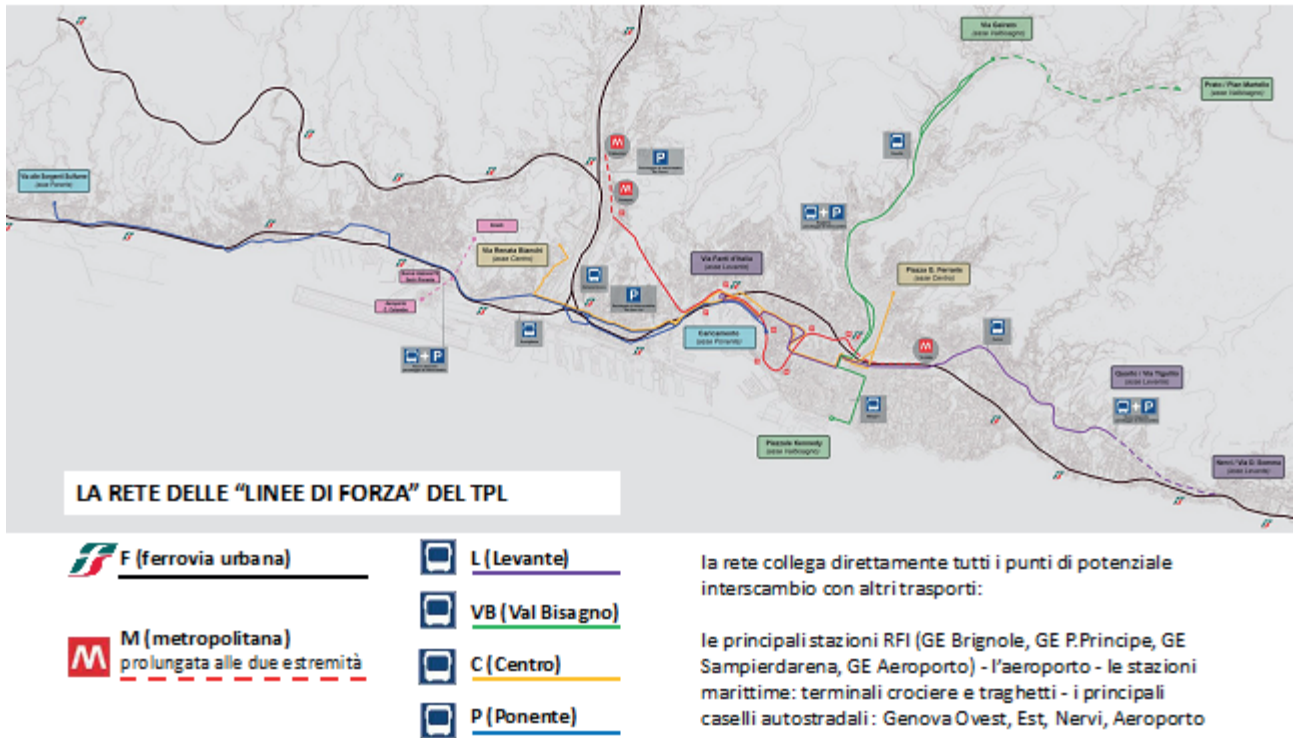
**Sampierdarena:**  
uscita casello GE Ovest;

**Val Polcevera:**  
zona p.za Pallavicini futuro nuovo capolinea della metropolitana e stazione FS Rivarolo

**Ponente:**  
zona Aeroporto, in corrispondenza della (progettata) stazione ferroviaria Genova Aeroporto - Erzelli e dell'uscita casello GE Aeroporto

## Trasporto pubblico

Nel capoluogo è previsto di potenziare la rete ferroviaria, la linea metropolitana e realizzare una rete urbana elettrificata in sede riservata.



Le linee di forza devono avere caratteristiche di elevata portata oraria (3000 pax/h per direzione) e ottima interconnessione con il resto della rete pubblica (treno/metro), altre linee di forza, linee di adduzione, traffico privato (interscambi con auto e due ruote). A corredo della progettazione delle 4 linee verrà effettuata anche una razionalizzazione complessiva dell'offerta cittadina del TPL, con riassetto delle linee collinari, di adduzione a quelle di forza. Le linee di forza includono:

- » la metropolizzazione della linea ferroviaria di Ponente;
- » la metropolitana prolungata alle due estremità;
- » quattro nuove linee per le quali le scelte sulla via di corsa e sull'alimentazione saranno effettuate successivamente.

La rete delle linee di forza: F (ferrovia urbana); M (metropolitana); L (Levante); VB (Val Bisagno); C (Centro); P (Ponente) collega direttamente tutti i punti di potenziale interscambio con altri trasporti:

- » Stazioni RFI principali: Brignole, Principe, Sampierdarena, Aeroporto (in progetto);
- » Aeroporto; Stazioni marittime (terminali crociere e terminali traghetti);
- » Principali caselli autostradali (Genova Ovest, Est, Nervi, Aeroporto);

e i principali punti centrali di generazione o attrazione di traffico esistenti o in progetto:

- » (esistenti): poli ospedalieri, poli universitari, Porto Antico, centro storico, centri commerciali
- » centrali, stadio;
- » (in progetto): nuovo waterfront di Levante, polo scientifico-tecnologico di Erzelli.

Sulle linee di forza convergono le linee di adduzione: linee TPL per le aree a domanda più debole e traffico privato (individuale, condiviso, "dolce", etc.) comunque convogliato attraverso un'efficace strategia di interscambio.

Il Piano prevede il rafforzamento del TPL leggero: una graduale conversione del trasporto collettivo urbano alla trazione elettrica; servizi su domanda; innovazione nel servizio taxi; rivalutazione degli impianti speciali (ascensori, funicolari).



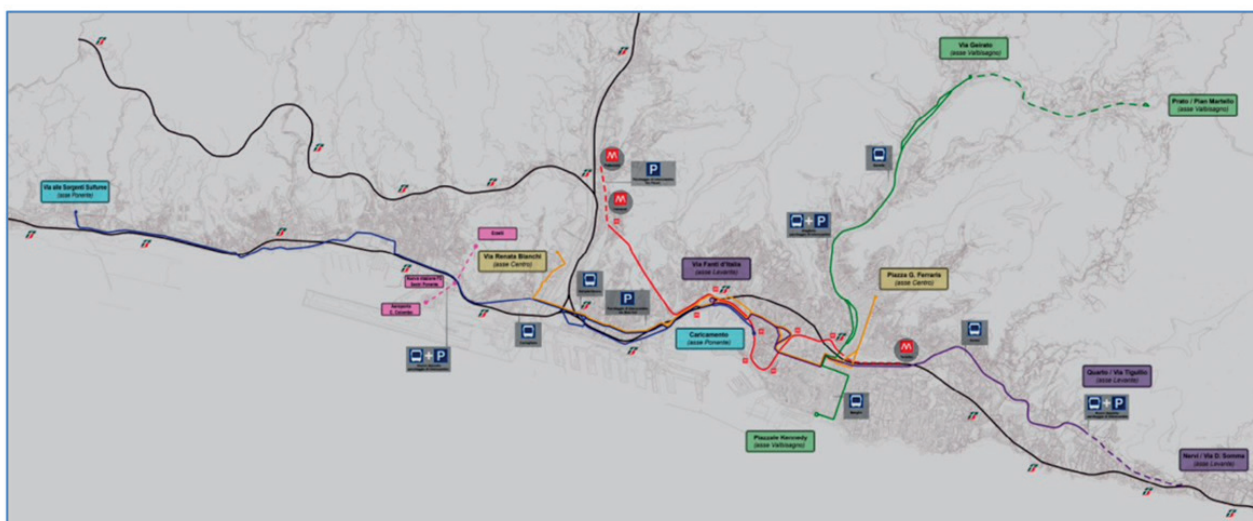




## La ferrovia metropolitana (Linea "F")

Il nuovo nodo ferroviario genovese, in corso di realizzazione da parte di RFI, potenzierà la linea tra Genova Voltri e Genova Brignole con il quadruplicamento (da 2 a 4 binari) della tratta Voltri- Sampierdarena, la connessione al Terzo Valico, il sestuplicamento (da 4 a 6 binari) della tratta Principe-Brignole, il riassetto di impianti di stazione e nuovi impianti di sicurezza e controllo. Consentirà l’utilizzo degli attuali binari per il passaggio di treni a corta percorrenza, la cui frequenza potrà considerevolmente aumentare. È previsto il rifacimento o spostamento di alcune stazioni. La futura stazione di Genova-Aeroporto- Erzelli sarà collegata all’aerostazione da apposito sistema di trasporto a fune, e alla collina di Erzelli con una soluzione tecnica di tipologia “monorotaia”.

Se realizzata interamente secondo i programmi stabiliti, e se consegnerà interamente gli obiettivi dichiarati, può far venire meno la necessità o la priorità della linea di forza del Ponente “P”.



## Linea metropolitana (Linea "M")

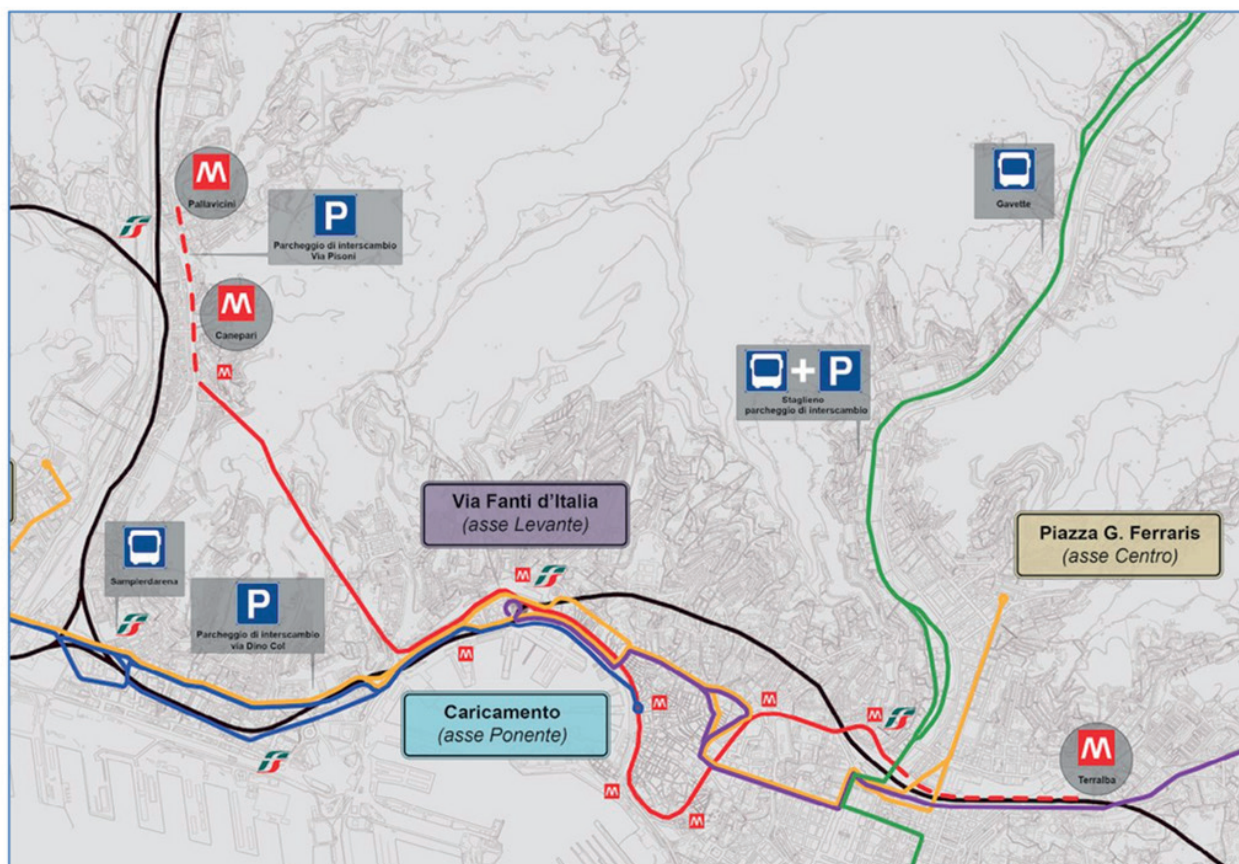
La linea della metropolitana che collega oggi Brin a Brignole sarà prolungata nelle due direzioni con la costruzione di ulteriori nuove stazioni (Canepari, Pallavicini e Terralba) e sarà successivamente dotata di una ulteriore stazione a Corvetto (in parte già realizzata).

Presenterà connessioni con la rete RFI a Brignole, Principe e Rivarolo; e con le altre quattro "linee di forza" a Brignole, Corvetto, De Ferrari, San Giorgio, Darsena, Principe, Dinegro.

Nei due nuovi punti di arrivo saranno individuate aree di parcheggio e saranno ottimizzate le infrastrutture pedonali per l'interconnessione con il trasporto pubblico e privato.

In aggiunta a quanto sopra indicato ed in un orizzonte di lungo periodo può essere ipotizzata la realizzazione della "Linea Metropolitana 2 / diramazione verso Sampierdarena", che consiste nella estensione del sistema metropolitana verso ponente con una diramazione che colleghi la delegazione di Sampierdarena con la linea in esercizio, sfruttando la predisposizione già esistente nella stazione di Dinegro. Tale linea è caratterizzata da una lunghezza del tracciato pari a circa 2,5 km e dalla previsione di 4 stazioni (WTC / Matitone, Scassi, Montano, Fiumara).

In un orizzonte di lungo periodo si colloca anche la previsione di prolungamento della rete metropolitana verso Levante, a servizio del quartiere di San Martino e del plesso ospedaliero.

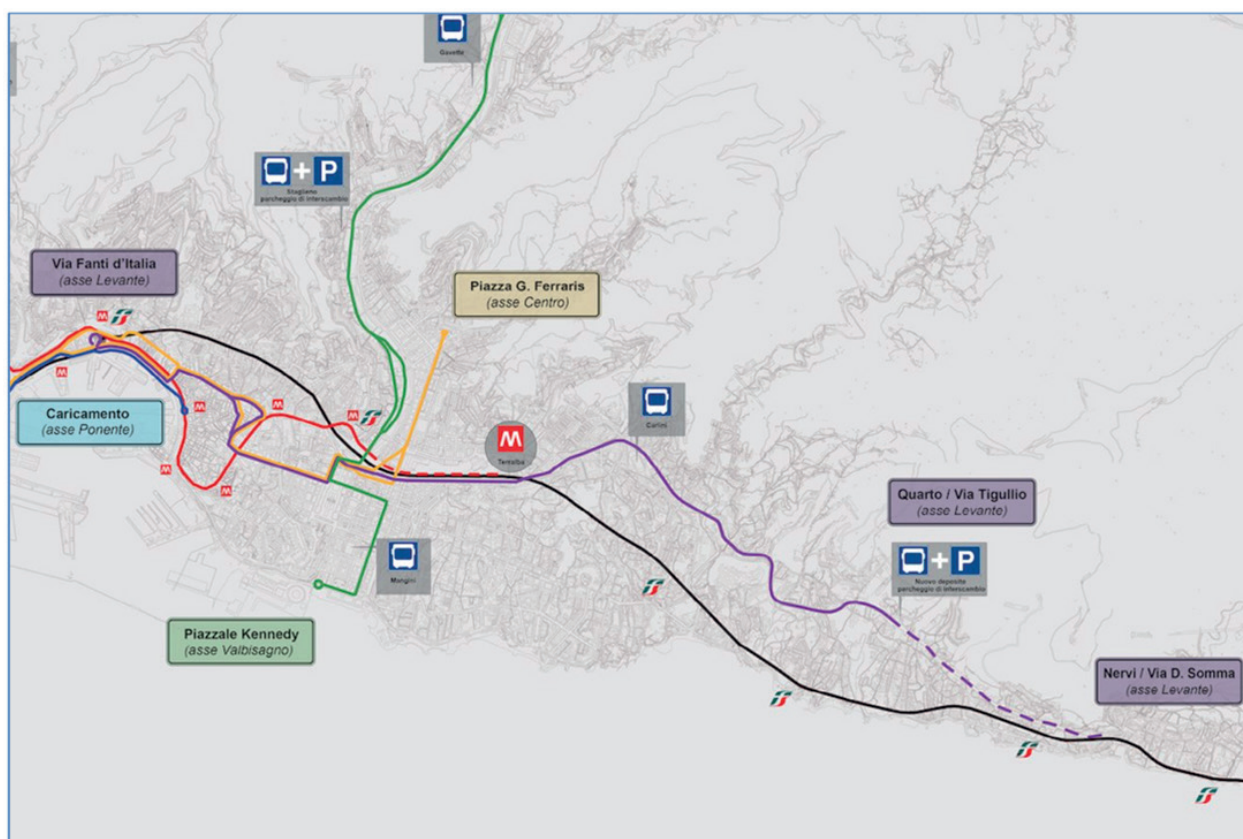


La linea metropolitana "M" (in colore rosso)

## La linea di Levante (Linea "L")

La linea L (Levante) congiungerà il Levante genovese al centro cittadino passando per l'asse di corso Europa – corso Gastaldi, con uno sviluppo di 12,0 km, connettendosi a tutte le altre linee nonché al parcheggio di interscambio previsto nell'area del casello autostradale di Genova Nervi. Sarà realizzata come linea filoviaria.

Potranno essere previste fasi e tratti funzionali per lo sviluppo progressivo della linea.



La linea "L" (in colore viola)

## La linea della Val Bisagno (Linea "VB")

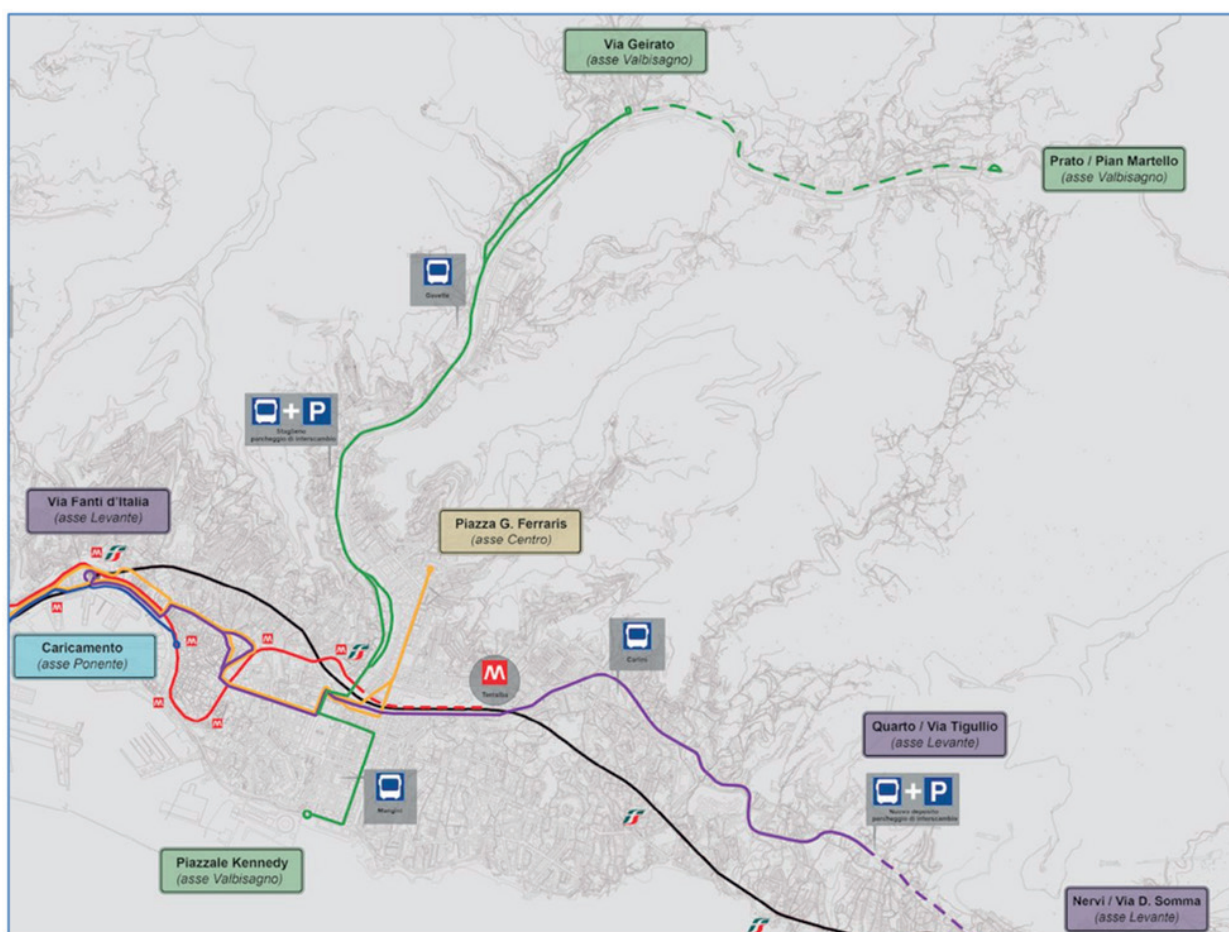
La linea per la Val Bisagno collegherà in 17 km la valle al nodo di Brignole per proseguire fino a piazzale Kennedy. Partirà da Prato (Pian Martello), seguirà il corso del Bisagno fino a Molassana, Staglieno, Brignole, Kennedy.

Il tracciato qui ipotizzato prevede il passaggio totalmente in sponda destra fino a Brignole, con un prolungamento a Corso Torino prima di arrivare in Piazzale Kennedy.

Si connette a tutte le altre linee di forza esclusa la linea P, nonché al parcheggio di interscambio previsto nell'area del casello autostradale di Genova Est. In relazione alla disponibilità di risorse si prevede una prima fase di sviluppo da Molassana (via Geirato) fino a piazzale Kennedy.

In aggiunta a quanto sopra indicato ed in un orizzonte di lungo periodo può essere ipotizzata la realizzazione dello Sky Tram Val Bisagno (Sistema di trasporto rapido di massa tra Stazione Brignole e Molassana, costituito da una infrastruttura sopraelevata (monorotaia o light rail) senza interferenze con la viabilità ordinaria, e caratterizzato da una lunghezza della linea pari a circa 6,5 km, 8 / 9 fermate inclusi capilinea ed una distanza media tra le fermate pari a circa 800 m ed un tempo di percorrenza tra i capilinea di circa 15 min.

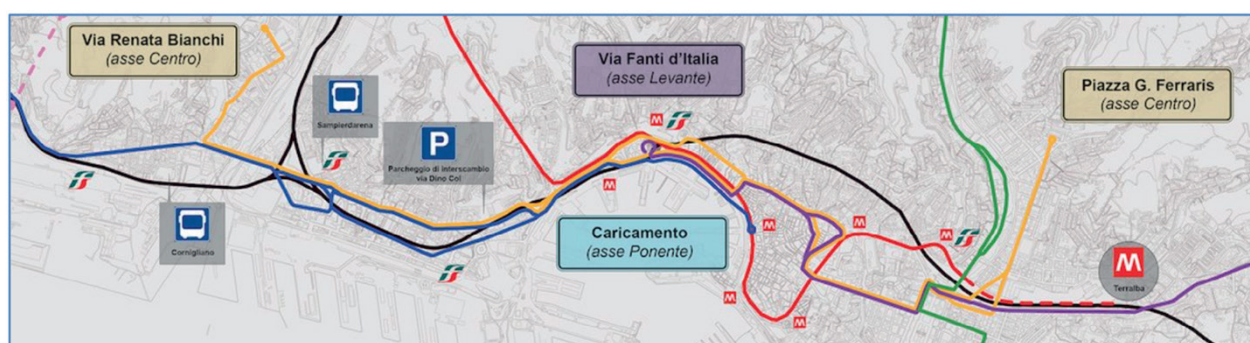
Sono in corso le attività preliminari di valutazione delle alternative tecnologiche e sono stimati tempi per progettazione e realizzazione pari a 4 anni complessivi. Il costo complessivo è stimato in circa 350 M€ (progettazione, realizzazione civile e impianti, materiale rotabile).



La linea "VB" (in colore verde)

## La linea del Centro (Linea "C")

La linea C (Centro), lunga circa 10 km, connette i nodi logistici di Brignole e Principe, le tre stazioni FS principali (Brignole, Piazza Principe e Sampierdarena) e tutte le linee di forza (metro M, linee L, VB e P), assicurando il collegamento veloce fra tutte le parti del centro cittadino raggiungibili con il trasporto pubblico. Inoltre, si estende a Est fino a piazza Galileo Ferraris, con lo scopo di attestare lì le linee bus collinari della Val Bisagno evitando di farle gravitare su Brignole, e a Ovest fino a via Renata Bianchi collegando direttamente al centro le Stazioni marittime (terminali crociere e terminale traghetti) e il parcheggio di interscambio nell'area di via Dino Col (casello autostradale di Genova Ovest), proseguendo poi per connettere anche l'area di Campi attualmente sprovvista di un servizio frequente ed efficace. Sarà realizzata come linea filoviaria.

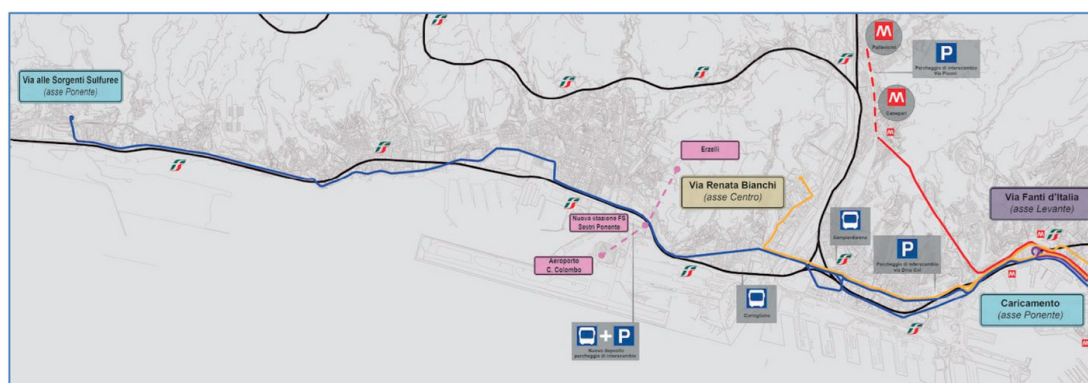


La linea "C" (in colore giallo)

## La linea del Ponente (Linea "P")

La linea P (Ponente) collegherà con un percorso di circa 14 km il cuore della città turistica (Acquario e Porto Antico) con la stazione FS di Principe, il terminale dei bus intercity (via Fanti d'Italia), i terminali crociere e traghetti, Sampierdarena, inclusa la stazione FS e il centro commerciale Fiumara, Cornigliano, la (prevista) stazione FS di Genova-Aeroporto-Erzelli (che sarà collegata all'aerostazione e al parco tecnologico e insediamenti universitario e ospedaliero di Erzelli), Sestri Ponente. Sarà realizzata come linea filoviaria.

È collegata con la linea ferroviaria (stazioni FS Piazza Principe, Francia, Sampierdarena, Cornigliano, Aeroporto-Erzelli, Sestri), la Metro (Sa Giorgio, Darsena, Dinegro), le linee di forza C e L, il parcheggio di interscambio di via Dino Col/Via Cantore e altri parcheggi di interscambio minori (Dinegro).



La linea "P" (in colore blu)

## Elettrificazione del trasporto pubblico su gomma

La completa conversione di tutto il trasporto collettivo urbano alla trazione elettrica rappresenterà nel prossimo futuro il segno più visibile della trasformazione urbana sostenibile e al tempo stesso ridurrà drasticamente l'inquinamento atmosferico e quello acustico.

Nel capoluogo genovese il Piano ipotizza la graduale sostituzione entro il 2025 di tutta la flotta, la cui numerosità varierà in relazione alla diversa portata dei veicoli elettrici rispetto a quelli termici, portata che l'evoluzione tecnologica farà verosimilmente aumentare nei prossimi anni. Allo stato attuale, la sostituzione della flotta esistente, al netto delle linee di forza e tenendo conto però della minore portata unitaria, potrebbe aggirarsi intorno ai 500-550 veicoli. La sostituzione dovrà pertanto essere graduale e prudente, per evidenti ragioni finanziarie (costi di esercizio), e per non esporre l'azienda di trasporto a rischi elevati in ragione delle tecnologie in rapida evoluzione. Questi aspetti saranno oggetto di approfondimento nelle successive fasi di attuazione del PUMS.

## Mobilità dolce

La mobilità ciclistica sarà promossa attraverso il Piano Urbano della Mobilità Ciclistica (c.d. "Biciplan"), quale piano di settore del PUMS. Il Piano prevederà:

- » una rete di itinerari o piste ciclabili
- » un sistema di bike sharing elettrico
- » un'ampia diffusione di "rastrelliere" per la sosta;
- » limiti di velocità (es. a 10 km/h) per le biciclette quando circolano nelle aree pedonali;
- » un piano di sviluppo delle colonnine di ricarica, in apposite "stazioni" idonee anche al parcheggio
- » bike sharing e come punti informativi e turistici e di servizi per i ciclisti;
- » la possibilità di caricare gratuitamente le biciclette su ascensori, treni ed eventualmente
- » filobus/bus, nonché su Navebus;
- » incentivi all'acquisto di biciclette e motocicli elettrici;
- » l'utilizzo di «Bicibus» per percorsi accompagnati casa/scuola:
- » attività di formazione e informazione sull'uso della bicicletta.

Nel capoluogo genovese le piste ciclabili potranno coprire le zone a maggiore densità turistica e commerciale (Porto Antico, via XX Settembre e levante) e quelle meno penalizzate dalle pendenze del territorio (Val Bisagno); dovrà essere costituita una rete connessa di ciclabili, possibilmente in sede non promiscua, estesa alle aree urbane centrali e alla Val Bisagno, supportata dalle postazioni del bike sharing attuali e di nuova previsione.

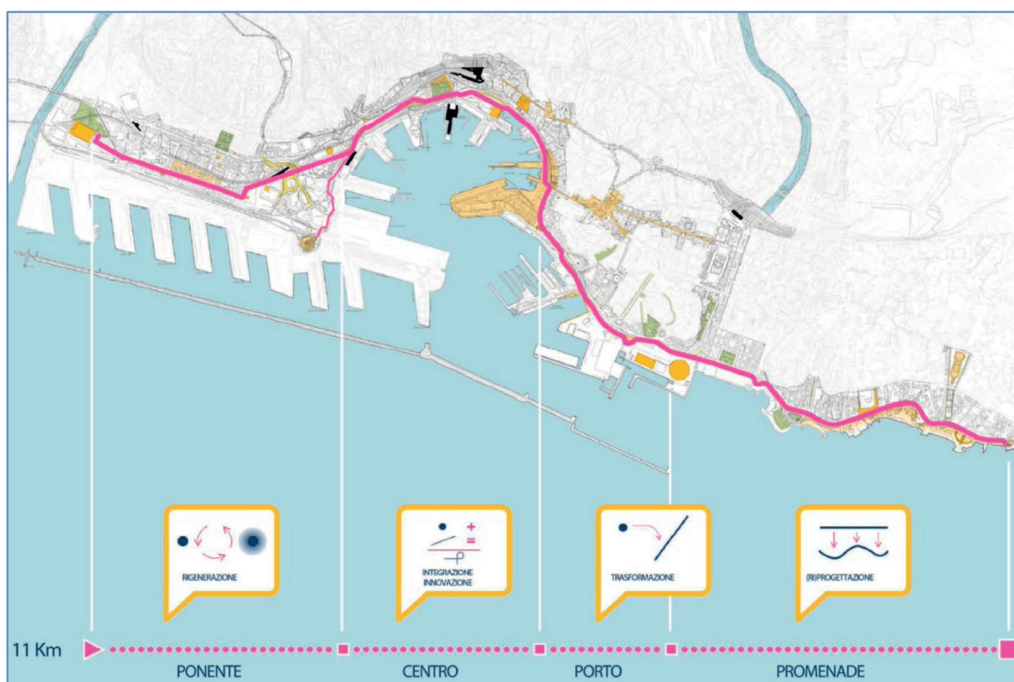
La rete degli itinerari o piste ciclabili collegherà le due principali stazioni ferroviarie, i terminal crociere e traghetti, il Waterfront di Levante e il Porto Antico, luoghi turistici e musei, molti insediamenti universitari, e tutte le linee di forza del trasporto pubblico.

Le piste saranno tre, più due raccordi:

- » la Pista del Mare, da Boccadasse a Fiumara, con deviazione fino alla Lanterna e possibile raccordo fino a Sestri, sviluppata in parte a raso e in parte in sopraelevazione (c.d. "snake");
- » la Pista del Centro, da Brignole a Principe;
- » la Pista del Bisagno da piazzale Kennedy allo stadio L. Ferraris;
- » raccordi fra la pista centrale e quella costiera.

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

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



*BLine Ciclabile. Genova Meravigliosa – Rigenerare GeNOVA, 2018*

## Mobilità condivisa

Sarà favorita e incentivata la mobilità condivisa nelle sue varie forme. Il car sharing sarà aperto a più operatori, anche nella modalità "free floating".

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

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

Saranno ammesse iniziative private di "ride sharing", anche attraverso l'implementazione di piattaforme web e applicazioni smartphone per l'utilizzo di auto in pooling.

Il PUMS prevede la possibilità di introdurre, su iniziativa privata, proposte di van sharing finalizzate alla distribuzione delle merci in aree sensibili (v. azioni per la strategia "Una nuova logistica delle merci urbane"). Sarà introdotto un servizio pubblico di bike sharing elettrico complementare alla rete di piste ciclabili.

Il bike sharing elettrico nel capoluogo genovese integrerà circa 20 parcheggi disposti lungo la rete delle piste ciclabili, e in particolare in corrispondenza di stazioni ferroviarie e marittime, parcheggi di interscambio e fermate delle linee di forza, attrattori turistici e di traffico quali musei e sedi universitarie. In prima applicazione saranno dispiegate complessivamente 2-300 biciclette.

## Trasporto privato

### Sviluppo della mobilità elettrica

Per trasferire alla trazione elettrica la mobilità privata si propongono due tipi di azioni:

1) incentivare la diffusione degli impianti di ricarica:

il PUMS promuove un programma di diffusione capillare di impianti di ricarica (colonnine) su strada, utilizzabile da tutti i veicoli, attraverso una partnership pubblico privata in cui all'operatore privato viene richiesta la disponibilità di un investimento graduale fino a 500 colonnine di ricarica entro il 2025, a fronte della concessione d'uso gratuita per i primi cinque anni di due stalli per ogni colonnina. Inoltre il PUMS prevede l'attribuzione di incentivi virtuali ("punti" del sistema elettronico integrato di pagamento) per chi installa impianti di ricarica in spazi privati (garage, cortili, giardini).

2) premiare i comportamenti virtuosi nell'acquisto di veicoli "green":

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



## Regolazione della circolazione

Il PUMS propone per il centro urbano del capoluogo genovese, a titolo esemplificativo:

- » riorganizzazione dei nodi di Cavour e Caricamento (possibile ZTL);
- » revisione dell'accesso veicolare all'area del Porto Antico;
- » riorganizzazione dell'intersezione di Nunziata/Fontane per agevolare il deflusso dalla rotonda;
- » istituzione di ZTL in zone centrali limitando l'accesso a residenti, operatori e clienti degli esercizi commerciali, e istituzione di zone 30.

## Logistica

Nel breve periodo, l'organizzazione della distribuzione delle merci potrà basarsi principalmente su fasce orarie e disponibilità di stalli di sosta: per l'approvvigionamento degli esercizi commerciali saranno stabiliti limiti orari (di norma, entro le 11 del mattino). Saranno riorganizzate le aree di carico/scarico merci, in particolare nelle aree urbanisticamente sensibili (es. Centro storico di Genova).

Nel medio periodo, la transizione all'elettrico potrà essere sostenuta con meccanismi premianti / incentivanti e con un apposito sistema di van sharing: potrà essere gradualmente incentivato l'utilizzo di veicoli elettrici con regolazioni differenziate rispetto a quelle progressivamente più stringenti per i veicoli inquinanti. Per agevolare la transizione potranno essere istituite piattaforme di van sharing – ed eventualmente van pooling – con veicoli elettrici, a disposizione dei corrieri e del conto proprio, soprattutto a servizio delle aree urbanisticamente sensibili.

Nelle stesse aree il Comune potrà mettere a disposizione propri spazi per pick up / delivery points (es. nel Centro Storico di Genova).

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

# ANALISI SINTETICA DEI PUMS CITTÀ METROPOLITANA DI GENOVA

REPORT 2023

una pubblicazione del Kyoto Club in collaborazione con la Campagna Clean Cities  
a cura di **Marco Talluri** – Gruppo di lavoro Mobilità sostenibile Kyoto Club

Progetto grafico ed impaginazione a cura di **Giorgia Ghergo** – Heap Design  
[www.heapdesign.it](http://www.heapdesign.it)

Foto in copertina: Ant Rozetsky su Unsplash

Edizione Giugno 2023



