

A chi verrà affidata la manutenzione dell'opera a regime? Con quali modalità? Quali saranno i costi compresi quelli per ascensori, illuminazione etc.?

L'infrastruttura a progetto verrà gestita e mantenuta da AMT.

L'insieme di queste tematiche verrà trattato con una review dell'attuale Contratto di Servizio intercorrente tra AMT e Città Metropolitana.

L'infrastruttura sarà in grado di generare energia rinnovabile per circa il 50% del proprio fabbisogno, pertanto si ritiene che anche i costi di gestione ne avranno un sicuro beneficio.

Nei tratti comuni come verrà gestita la frequenza?

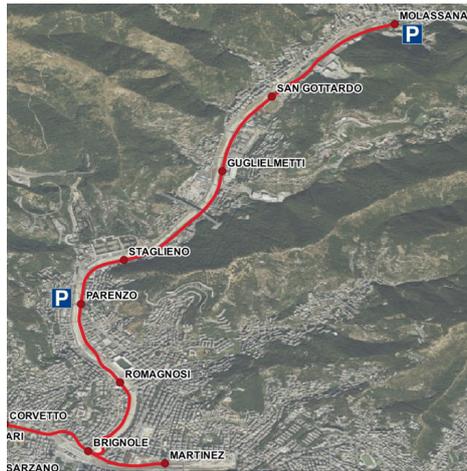
Nell'ora di punta è prevista una frequenza, su ogni direttrice, pari a 6 minuti, che sale a 3 minuti nel tratto in sovrapposizione "Rivarolo-Brignole".



Piano schematico di esercizio della rete metropolitana nell'ora di punta

Quanti parcheggi di interscambio sono previsti e dove?

Nell'ottica di incentivare la diversione modale a beneficio del trasporto pubblico – reso maggiormente appetibile da un sistema di trasporto rapido ed efficiente – funzionali alla Metropolitana in Val Bisagno sono previsti due parcheggi di interscambio, in corrispondenza di altrettante stazioni.



- **Parcheeggio di interscambio alla stazione “Parenzo”**

Il parcheeggio di interscambio, con una capacità di circa 430 posti auto, viene realizzato all’interno del progetto dei 4 assi di forza, sopra l’attuale deposito bus di Staglieno, che verrà demolito e completamente ricostruito prevedendovi al di sopra due piani di parcheeggi.

Il parcheeggio è collegato funzionalmente e fisicamente con la stazione di Parenzo tramite l’esistente ponte carrabile/pedonale (Ponte Campanella).

È il parcheeggio di elezione per gli utenti che arrivano e partono dal casello di Genova-est, data la vicinanza con lo stesso.

- **Parcheeggio di interscambio alla stazione “Molassana”**

In corrispondenza della stazione di testa della Metropolitana è previsto un parcheeggio di nuova realizzazione presso l’area di cava Unical a Molassana per un totale di circa 180 posti auto.

È un parcheeggio che soddisfa sia gli utenti “locali” sia gli utenti provenienti dalle valli dell’entroterra, che scelgono di interscambiare nel primo punto possibile nel corso dello spostamento verso il centro cittadino.

→ In totale si raggiunge una capacità di circa 610 posti auto.

Sono previsti mezzi di trasporto per passare da una sponda all’altra del Bisagno, specialmente per l’utenza fragile?

Le linee collinari, che offrono un servizio capillare sul territorio, consentiranno l’interscambio gomma-ferro presso una delle stazioni dell’opera a progetto in modo da agevolare lo spostamento degli utenti, minimizzando i tempi di viaggio.

Tutte le stazioni sono state previste in prossimità di ponti che attraversano il torrente Bisagno: se non già provvisti di percorsi pedonali adeguati per persone disabili, con il progetto della Metropolitana in Val Bisagno detti attraversamenti saranno adeguatamente riportati alle norme vigenti in materia di accessibilità.

Le stazioni sono conformi agli standard richiesti dalla legge in materia di eliminazione di barriere per persone fragili o portatori di handicap. In particolare, saranno attivi quattro ascensori che permetteranno di raggiungere dal piano la piattaforma di accesso al treno. La distanza da coprire tra l’ascensore e la porta della metropolitana, considerato che l’ascensore è posizionato al centro della piattaforma stessa, è indicativamente di 4,5 mt.

Come si connette il progetto del prolungamento della metropolitana in val Bisagno con il progetto 4 assi?

Il prolungamento della metropolitana avrà uno sviluppo “parallelo” all’asse Val Bisagno nel tratto compreso tra Molassana e Brignole, in gran parte in sponda orografica sinistra.

Tuttavia i due sistemi soddisfano differenti funzioni di mobilità e di domanda:

- la linea su gomma, ad alta capacità e frequenza, dato il posizionamento (sponda orografica destra – la più densamente abitata) e la minore interdistanza tra le fermate (circa 250-300 metri) è maggiormente idonea a soddisfare gli spostamenti di breve percorrenza;
- il servizio su ferro, invece, dato il posizionamento (principalmente su sponda orografica sinistra a minore densità abitativa), la maggiore interdistanza tra le fermate (in numero molto minore rispetto alla tradizionale linea su gomma) e ridottissimi tempi di percorrenza, è in grado di soddisfare maggiormente gli spostamenti di medio e lungo raggio.

I due sistemi risultano perciò sinergici e complementari offrendo una soluzione ottimale alle esigenze di mobilità della vallata e della città.

Esiste una stima di riduzione dei gas prodotti dall’uso delle automobili con il prolungamento della metropolitana in val Bisagno a regime?

La riduzione delle emissioni inquinanti da traffico stradale sono riportati nell’ACB (Benefici - parametro “B7”) alla quale pertanto si rimanda.

Per accedere a tutta la documentazione ufficiale consegnata dal Comune alla Regione Liguria copiare e incollare il seguente link sulla barra degli indirizzi (il download richiederà alcuni minuti):

http://www1.comune.genova.it/cds/SKYMETRO_PFTERnoespr.zip