



TRA - L02	Politica di tariffazione: estensione blu area
Area di Intervento A4 – Trasporti A43 – Passaggio modale al trasporto pubblico	
Categoria di strumenti B4 - Trasporti B46 – Normativa in materia di trasporti/ Pianificazione della mobilità	
Promotore dell'azione Comune di Genova	
Responsabile dell'attuazione Comune di Genova – Direzione Mobilità	
Descrizione sintetica dell'azione Dall'ottobre 2005 è stata introdotta, nelle zone centrali della città, un nuovo schema di regolazione della sosta su strada denominato "BLU AREA". Secondo questo schema tutte le aree di parcheggio sono state razionalizzate, ridisegnate e soggettate a tariffazione; sono state realizzate blu aree nei quartieri della Foce, Carignano, Centro, Alture, Albaro e bassa Val Bisagno, che determinano gli spazi a disposizione dei residenti. Questi, infatti, hanno diritto a parcheggiare liberamente nella zona di riferimento, previo abbonamento con contrassegno (tariffe più elevate sono previste per gli ulteriori mezzi di proprietà); analogamente, abbonamenti a tariffe speciali sono previste per particolari categorie. All'interno delle zone sopra menzionate sono state delimitate delle specifiche aree, identificate come "Isole Azzurre", destinate esclusivamente alla sosta a rotazione, dunque soggetta a pagamento per tutti i veicoli, inclusi i residenti, secondo le tariffe stabilite dal Piano Tariffario vigente. Il Piano Urbano della Mobilità prevede l'estensione della blu area in altre zone della città. In particolare nella prima fase di attuazione è prevista l'estensione in Val Bisagno e Marassi, mentre nella seconda fase si prevede di arrivare alla zona di San Martino. In altre zone della città, quali Sampierdarena, Prà, Sestri, Pegli, Levante e Borzoli si prevede di tariffare la sosta nelle sole centralità locali, in modo da garantire la rotazione funzionale ai servizi presenti.	
Risultati ottenibili, potenziali di risparmio energetico e di riduzione delle emissioni Gli interventi previsti riguardanti le aree blu non possono essere presi in considerazione singolarmente, ma anzi necessitano, per la valutazione della loro efficacia dell'implementazione di misure parallele per la riduzione della domanda di spostamento e, in conseguenza della riduzione del fabbisogno energetico e dell'emissione di CO ₂ e della sinergica messa a punto di ulteriori interventi; ciò conferma l'ottica di sistema con cui gli interventi sulla mobilità e sul traffico sono stati pensati e programmati. Divengono strategiche le tematiche legate alla sosta di interscambio, di attestamento e alla gestione della sosta dei residenti, soprattutto in aree periferiche residenziali, interessate dal progetto degli assi. A tal proposito in parallelo si prevede la realizzazione di parcheggi di interscambio in concomitanza con lo sviluppo della rete di trasporto pubblico in asse protetto. Nel merito degli indicatori trasportistici, alla seconda fase a lungo termine viene associata un'acquisizione modale pubblica pari a poco più del 2% su quella attuale, e dell'1% in media pesata sulle percorrenze. Anche l'indice di saturazione delle percorrenze su strada (in conseguenza di plurimi interventi, inseriti in altre azioni) risente complessivamente di più del 3% di riduzione su quella attuale, in una sua quota parte dovuta agli effetti dell'estensione dell'Area blu. Partendo da quanto previsto nel Piano Urbano della Mobilità, l'estensione della Blu Area a lungo termine incide circa del 4,2% sul 21,76% previsto dal SEAP (pari a -20812,4 tCO ₂ /a).	
Prevedibile svolgimento temporale Tutti gli interventi previsti a livello programmatico dovrebbero avere termine entro il 2019. Come esplicitato nelle azioni a breve termine gli indirizzi politici dovranno probabilmente essere riesaminati al termine delle vicende giudiziarie in corso.	

**Attori coinvolti o coinvolgibili /Soggetti promotori**

Comune di Genova – Direzione Mobilità
Genova Parcheggi o altro Gestore affidatario del servizio
AMT – Azienda Mobilità e Trasporti
Municipi di competenza

Valutazioni e strategie finanziarie

Per quanto concerne i costi previsti per l'attuazione della presente azione, si fa riferimento alle stime prodotte per lo scenario a lungo termine contenute nel Piano Urbano della Mobilità. Gli interventi citati rientrano in quanto ipotizzato per il secondo quinquennio di attività (realizzazione stalli, parcometri, segnaletica, costi di progettazione). I costi stimati per la seconda fase risultano di poco inferiori ai due milioni di euro.

Possibili ostacoli o vincoli /barriere di mercato

- modifiche dell'Amministrazione e conseguente cambiamento delle linee di indirizzo a livello politico;
- opposizione o mancato supporto degli stakeholders: municipi, associazioni di categoria, cittadini ecc.

Monitoraggio 2017

Promotore dell'azione

Comune di Genova

Responsabile dell'attuazione

Comune di Genova – Direzione Mobilità e Trasporti

Indicazioni per il monitoraggio

I parametri di valutazione dell'efficacia dell'intervento sono stati correttamente inseriti all'interno della documentazione del Piano di Mobilità: essi riguardano in special modo ripartizione modale, percorrenze e velocità medie (auto e moto), indice di saturazione, livelli di servizio tpl, tempi di viaggio,... Essi saranno monitorati in ottica del SEAP, ma anche della Valutazione Ambientale Strategica del Piano. I criteri ambientali inseriti nella stima degli effetti (calcolati con il codice TEE, ved. §6.3 e §4.1.4)) riguardano: monossido di carbonio CO; ossidi di azoto (NOx), composti organici volatili (VOC), polveri totali sospese (TSP), benzene (C6H6), particolato fine (PM10), anidride carbonica (CO₂). Nell'arco temporale necessario alla realizzazione e messa in esercizio delle diverse sottoazioni si prevede il monitoraggio dell'effettiva e corretta implementazione dell'azione stessa (rispetto dei tempi e dei costi, eventuale inserimento in programmi di attuazione a breve o lungo termine, ecc.)

Stato di avanzamento azione

Qualitativo: L'azione è **avviata**
Quantitativo: 10%

La nuova Amministrazione ha confermato in via generale gli indirizzi in merito alla regolamentazione Blu Area ed alla sua estensione in zona San Martino. Nel corso del 2017 è stata, però, implementata una significativa revisione della politica tariffaria, prevedendo una significativa riduzione della tariffa oraria ed una generale semplificazione del sistema.

Per quanto riguarda l'implementazione di Blu Area in zona San Martino, sono stati elaborati i primi studi di fattibilità ed effettuati i rilievi preliminari, presentandone i risultati al Municipio competente.

Monitoraggio ambientale

Risparmio energetico (MWh): 7783 MWh
Produzione da Fonti Rinnovabili (MWh): non previsto dall'azione.
Riduzione emissioni (tCO₂): 2081 tCO₂

Staff

0,5 funzionario tecnico



0,5 istruttore tecnico
(pari a 1 FTE Full Time Equivalent Job)

Costi

-

Barriere o ostacoli incontrati

I principali ostacoli si incontrano nel processo partecipativo che coinvolge gli stakeholder (municipi, associazioni di categoria, cittadini ecc.) al fine di equilibrare le diverse esigenze.